

BATAILLES & BLINDÉS

PROFILS
+25
COULEURS

Nouveau Design

ISSN 1765-0821

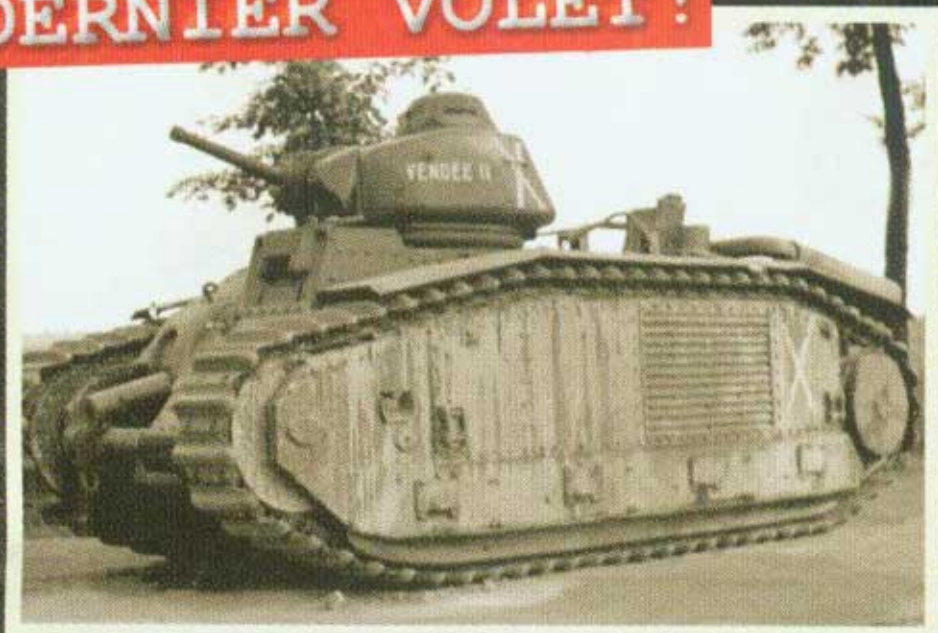
HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°18



UNE DIVISION "CELERE"
À STALINGRAD

DERNIER VOLET !



B1 BIS, VARIATIONS
SUR UN THÈME

LA « HOHENSTAUFEN »

NAISSANCE ET PREMIERS COMBATS DE LA DIVISION VUS PAR L'UN DE SES TANKISTES



DE L'OR NOIR POUR
LES BRAVES

Batailles & Blindés n°18
Février - Mars 2007
Belgique, Italie,
Portugal Cont., Luxembourg : 7,90 €
Autriche : 8,20 € - Canada : 14\$C

M 01699 - 18 - F: 6,90 € - RD



Zis-42 soviétique et M2
américain, que valaient
ces semi-chenillés en
opérations ?

Dans un duel à mort opposant
un Panzer V Aust. G Panther
à un T-34/85 modèle 44,
lequel des deux était-il le plus
à même de l'emporter ?

Avez-vous déjà entendu
parler de la Tortue se voulant
plus grosse qu'un Tiger ?

Bientôt
Truck
& tank
magaz
Pour quelles raisons les Sd.Kfz
234 Puma étaient-ils les blindés
à roues les plus mobiles de toute la
Seconde Guerre mondiale ?

Combien de T-34/76 furent
assemblés lors de la "Grande
Guerre Patriotique" ?

Avec ce numéro 18, pour son troisième anniversaire, « Batailles & Blindés » s'offre un petit lifting consécutif à l'adoption d'un nouveau design graphique. Avec entre autre le passage en trois colonnes de texte, il s'agit plus de réorganiser et de faciliter la lecture de nos articles toujours très denses ainsi que la circulation dans la revue que de la « rajeunir » au sens propre du terme ; et pour vous permettre de mieux appréhender notre nouvelle codification visuelle, nous mettrons prochainement en ligne, sur le site web de la revue, un petit topo explicatif. À ce sujet, 2007 sera aussi l'année durant laquelle nous développerons plus avant la synergie entre le magazine et Internet, notamment en y publiant gratuitement des photos inédites ainsi que des articles tirés des numéros épuisés.

Autre nouveauté et non des moindres, la naissance ou plutôt la renaissance de « Trucks & Tanks » – « TnT » pour les intimes – en version magazine bimestriel. Si nos monographies sur le Sherman et le Tiger ont été un succès, beaucoup parmi vous ont exprimé le besoin d'avoir une revue complémentaire à « Batailles & Blindés » disponible en kiosque. Ce sera bientôt chose faite avec le n°1 de « Trucks & Tanks magazine » qui sortira courant mars. La revue ne sera pas monothématique. De plus, elle ne se contentera pas d'aborder les chars et les engins de combat puisque nous avons aussi décidé de travailler sur les camions, les véhicules légers ou encore les semi-chenillés, ce de 1910 à nos jours. Ainsi, au fil de ses parutions, « Batailles & Blindés » continuera à vous faire partager le quotidien des tankistes au combat tandis que « Trucks & Tanks » vous présentera l'histoire de leurs « montures ».

En attendant, comme à mon habitude, je vous souhaite une très bonne lecture ! À bientôt et une bonne année !

Yannis Kadari

Bataille & Blindés n°18

Février - Mars 2007
ISSN : 1953-0544

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille - France
SARL au capital de 1 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

www.caraktere.com

Rédaction : 04 91 74 76 67
Service Commercial : 04 91 41 83 03
Télécopie : 04 91 79 11 63
info@caraktere.com

Commission paritaire : En cours
Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Y. Kadari
Secrétaire à la rédaction : V. Bernard - C. Valence
Infographie : A. Gola - A. Giancaterina

Conseillers à la rédaction :
H. Cance - H. Wenkin

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B-1070 Bruxelles - Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Léonce Deprez à Ruitz (62)

Batailles & Blindés n° 18

6 CAMPAGNE DE RUSSIE



Une division « Celere » à Stalingrad

En juillet 1942, tandis que la 6. Armee de Paulus marche vers Stalingrad, la 3^e division motorisée italienne est expédiée à Serafimovitch afin d'y réduire une tête de pont ennemie. Durant une semaine, les *Bersaglieri* vont s'employer à nettoyer la zone et à repousser les Soviétiques au-delà du Don. Malgré leur succès, ce secteur sera repris par l'Armée Rouge et c'est de là que partira l'offensive qui encerclera les troupes de Paulus.

18 GUERRE 14-18



Des Belges au service du Tsar

L'automobile apparaît sur le champ de bataille en 1914. Toutefois, très vite, l'enlèvement sur le front de l'ouest diminue de beaucoup le potentiel de cette nouvelle Arme. *A contrario*, le front de l'est s'accommode mal de la guerre de positions et permet aux autos blindées d'y gagner leurs lettres de noblesse. Une unité belge va ainsi se distinguer en Galicie. Son périple et ses aventures sont dignes d'un roman de Jules Verne.



32 CAMPAGNE DE FRANCE



De l'or noir pour les braves

Dans l'ombre des combattants mais également sous les attaques meurtrières de la *Luftwaffe*, les troupes d'artillerie ou d'armes légères, les unités françaises de ravitaillement en carburant vont disparaître dans les affrontements de mai et juin 1940. Malgré le danger, à bord de « camions réservoirs » civils réquisitionnés, elles parviendront tout de même à délivrer leur précieux liquide dans des circonstances souvent dramatiques.

50 TEMOIGNAGE



La division Hohenstaufen

En 1936, à l'occasion de manœuvres militaires dans la Hesse, une *Panzer-Kompanie* séjourne dans le village du jeune Hans Schwinger : « *Je suis fasciné par ces machines et c'est très certainement l'origine de mon engagement dans cette Arme.* » Devenu adulte, on retrouvera Hans à bord d'un *Panzer IV* de la « Hohenstaufen » près de Tarnopol. Ce texte est un précieux témoignage quant à la formation de cette division et son premier engagement au feu.



64 CAMOUFLAGE



Le B1-bis : camouflages

Avec cette troisième partie de leur étude inédite sur les chars B1-bis, Antoine Misner et Jean-Pierre Valant font un point d'étape quant à nos connaissances concernant les camouflages des « lourds » français de 1940. Cet article expose le résultat de leurs discussions éclairées par de nombreux documents et de centaines de clichés d'époque passés au « peigne fin » !

78 BIOGRAPHIE



Heinz Lammerding

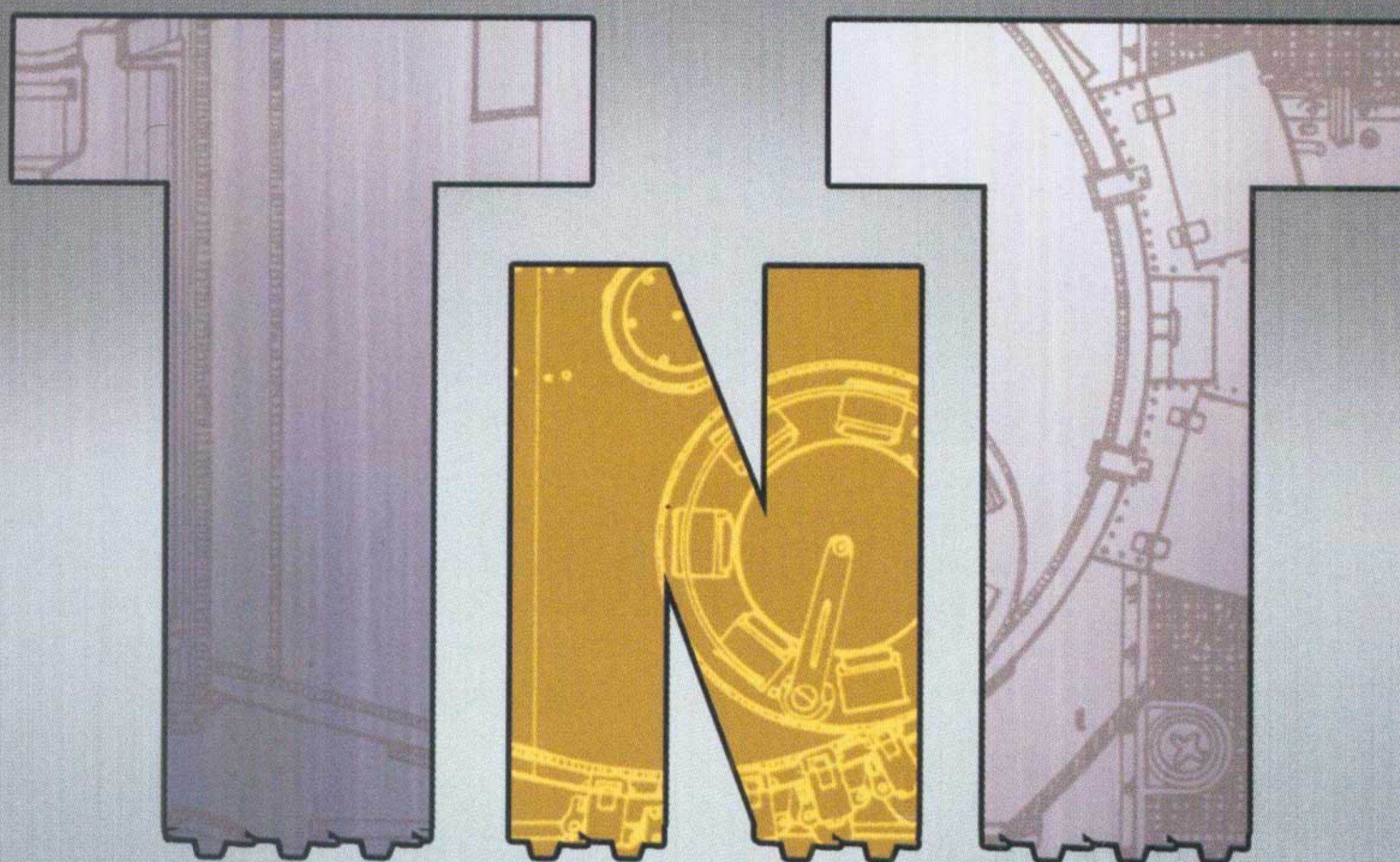
Hans Lammerding, ex-Kommandeur de la « Das Reich », terminera la guerre en combattant sur les frontières orientales allemandes. Jugé par contumace pour le massacre d'Oradour-sur-Glane, il sera condamné à mort par un tribunal français. L'Allemagne fédérale refusant de l'extrader vers la France, Lammerding décèdera en janvier 1971, à Bad Tölz. Qui était-il ? Quel avait été son parcours ?



16 PANZER PROJEKTE n°6 Leichter Panzer mit 5.5cm Waffe

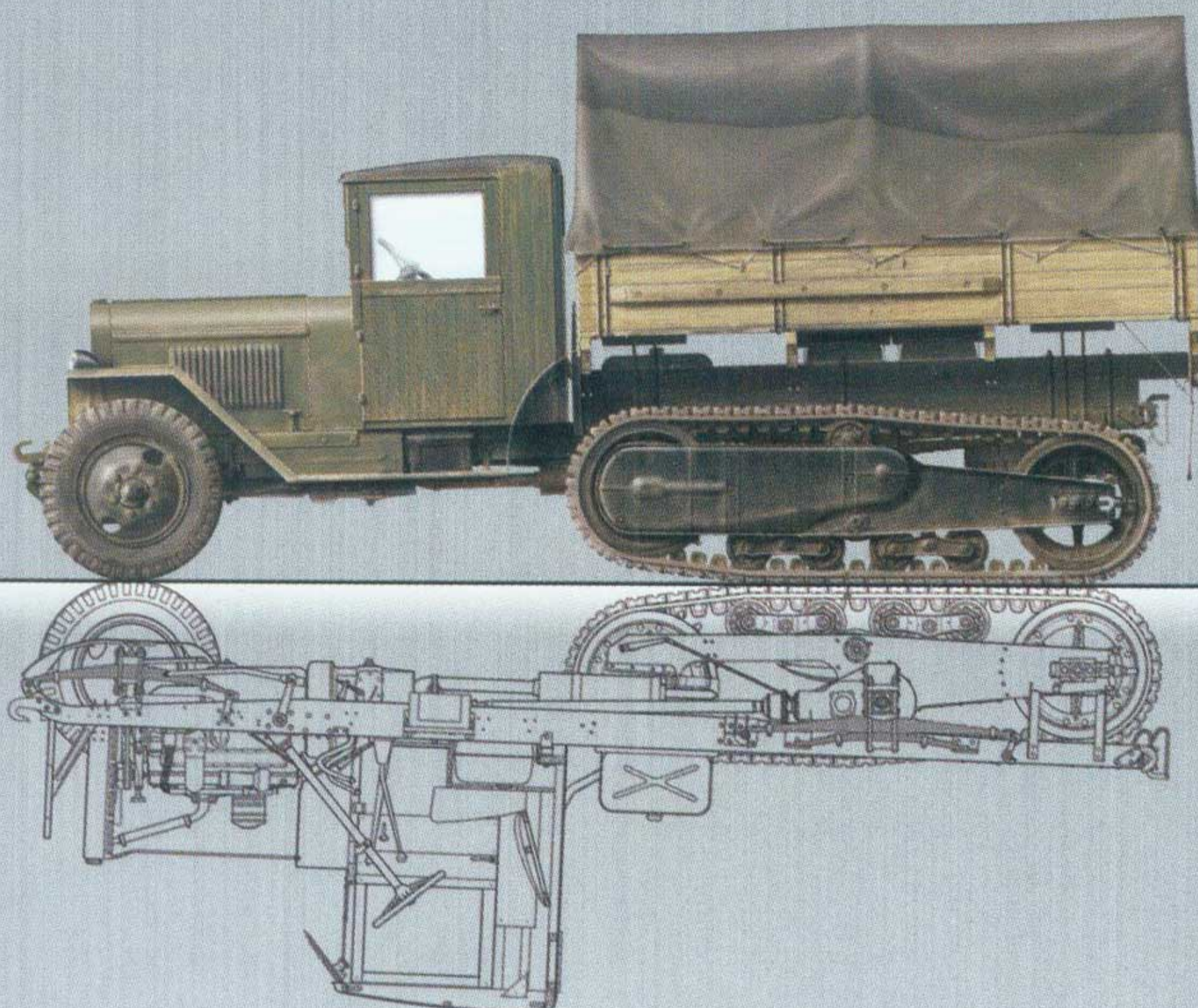
76 FICHE DE LECTURE « La Guerre comme expérience intérieure »

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.



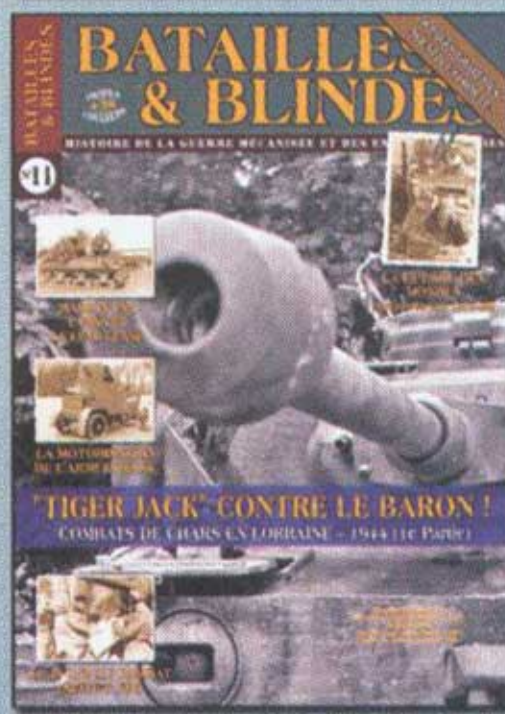
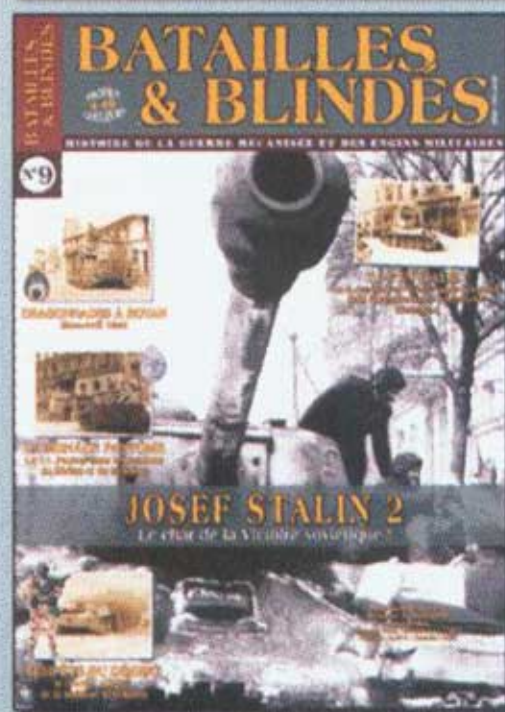
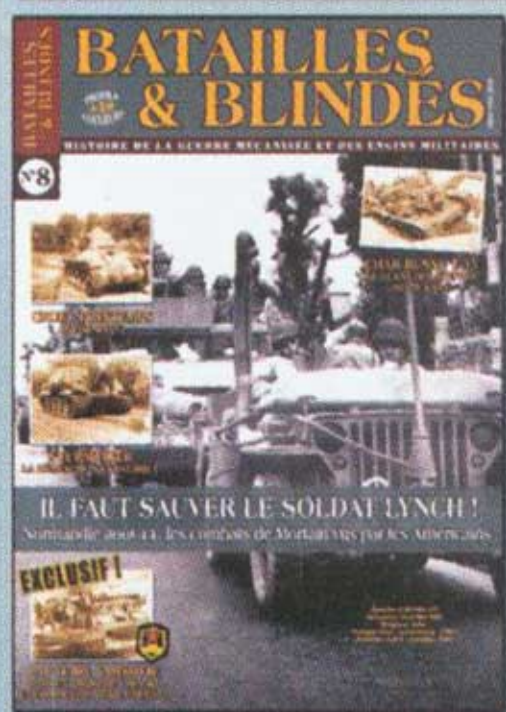
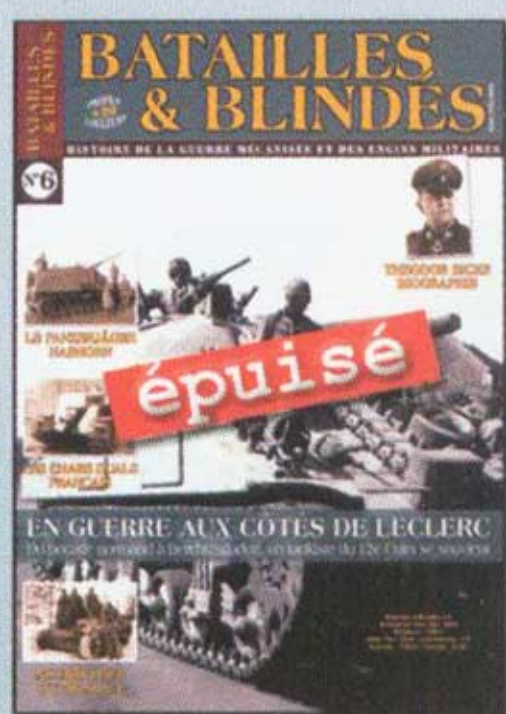
Trucks & Tanks Magazine

Le magazine historique et technique
des engins et véhicules militaires du XX^e siècle



Numéro 1
en kiosque le 15 mars

COMPLETEZ VOTRE COLLECTION AVANT QU'IL NE SOIT TROP TARD !



NUMÉROS DISPONIBLES

N°7

- La SS-Totenkopf dans l'enfer de Targul
- T-35, le géant des steppes (1^{re} partie)
- Char lourd ARL 1937
- Le conflit indopakistanaï de 1971

N°8

- Pacte de Varsovie – Le plan d'invasion de 1964
- Sherman « Tulip » – Les fleurs du mal
- Sturmtiger, la démesure à l'état brut !
- Il faut sauver le soldat Lynch ! (Mortain, août 1944)
- T-35, le géant des steppes (2^e partie)
- La Panzer-Abteilung z.b.V. 66

N°9

- Le cimetière des éléphants (Orel-Koursk – 1943)
- Le dernier combat de la « Tawakalna »
- « Josef Stalin 2 » – Le char de la victoire (1^{re} partie)
- La 11. Panzerdivision à l'été 1944
- T-34 allemands en Italie !

N°10

- T-34/57 sur Kalinine – Hiver 1941
- NVA – Histoire de « l'autre » armée allemande
- La Panzerauto Romfell
- Le régiment la Chaudière en Normandie
- Biographie : Kurt « Panzer » Meyer
- La 1/501 RCC au combat à Écouché

N°11

- L'URSS et le lend lease
- La motorisation de l'armée belge (1914-40)
- La guerre des mondes ou le cauchemar afghan (1979-89)
- Les JS-1 et JS-2 au combat – (2^e partie)

N°12

- Christie's Tracks - De Rock Island à Kubinka
- La 1^{re} Division Blindée polonaise au combat !
- La Kampfgruppe Peiper dans les Ardennes
- « Nordwind » - Dernière bataille pour Strasbourg
- 1917, Berry-au-Bac - (1^{re} partie)
- La Guerre des Mondes – (2^e partie)

N°13

- Normandie 1944 - La bataille vue par le « patron » de la 2. Panzer
- La brigade Piron au combat !
- Fox killed in the open ground - Libye 1940-41
- Ernst Barkmann - As de la Panzerwaffe
- 1917, Berry-au-Bac - (2^e partie)

N°14

- Mai 1940, Rommel s'impose sur la Meuse
- Fox killed in the open ground - Libye 1940-41 (2^e partie)
- Un de ceux de la 8. Panzer-Kompanie
- Le 13/18 Hussars au combat
- « Tiger Jack » contre le Baron, la libération de Nancy

N°15

- MBV, la mort sur rails
- Un de ceux de la 8. Panzer-Kompanie (2^e partie)
- « Preux demeurons », le 6^e GRDI à Stonne
- « Tiger Jack » contre le Baron, suite et fin
- Iran-Irak 1980-88

N°16

- Croisade en Provence pour la division « Saint Louis »
- Saga d'un « Wiking » sur l'Ostfront (1^{re} partie)
- B1 bis, variations sur un thème
- Les Yeomanries en Normandie
- L'Arme blindée belge de 1946 à aujourd'hui
- Guerre Iran-Irak (suite & fin)

N°17

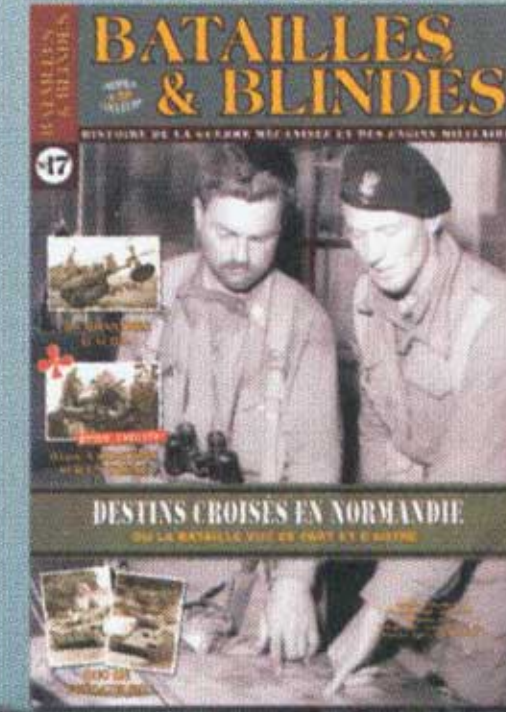
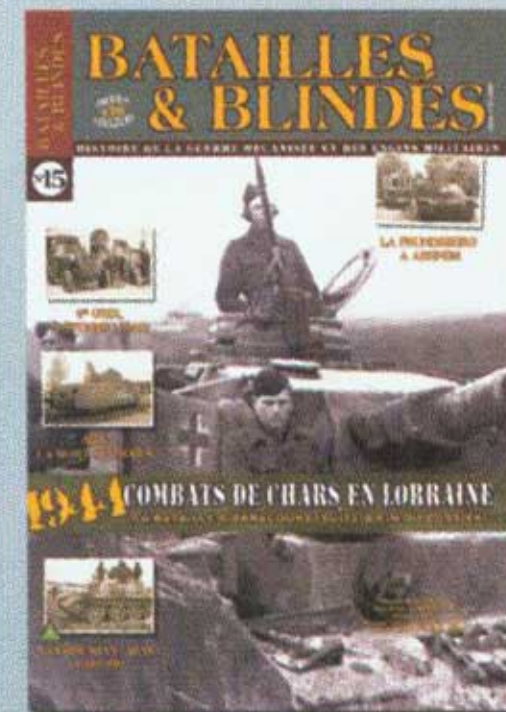
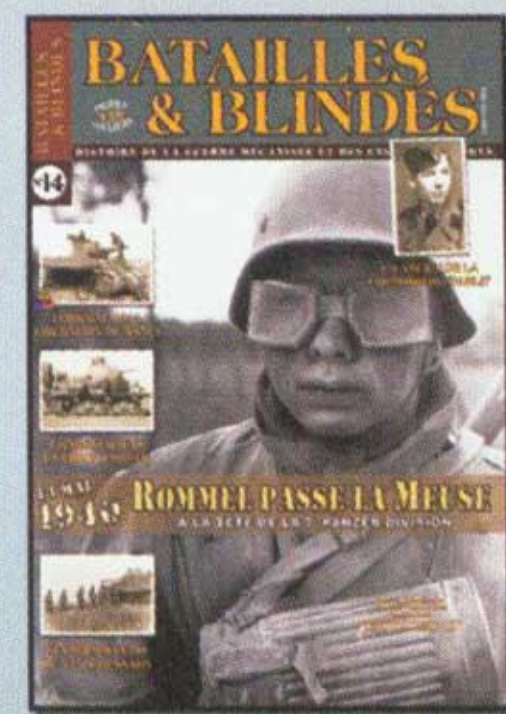
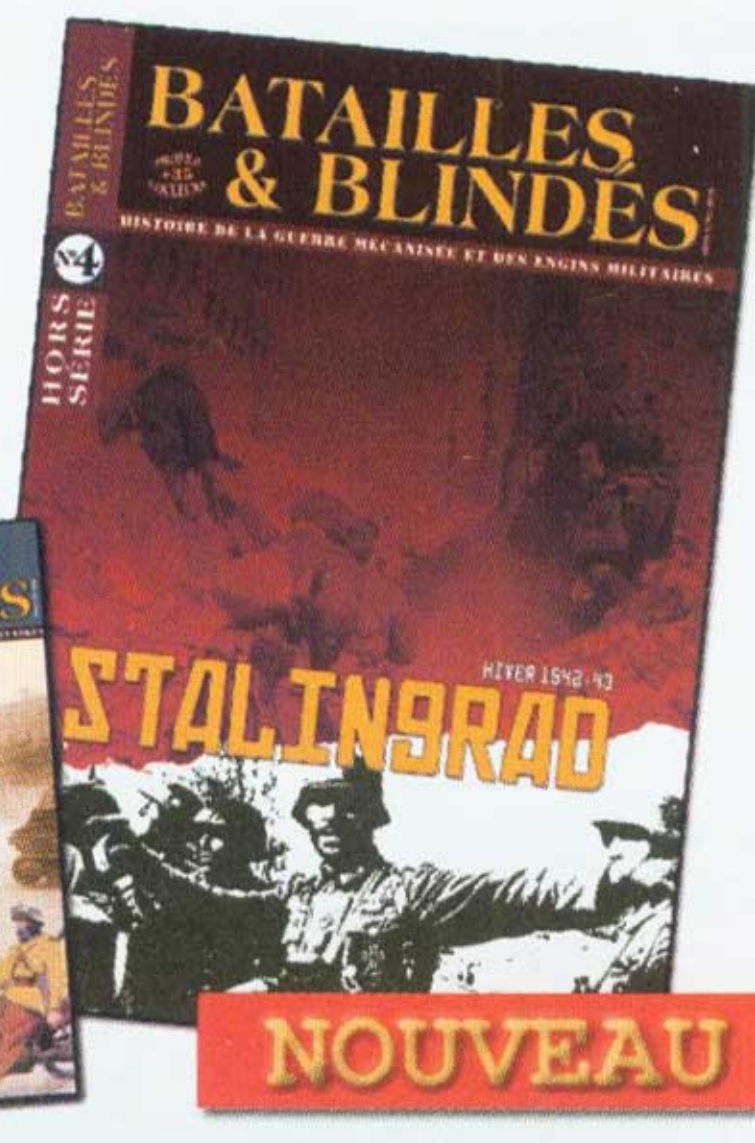
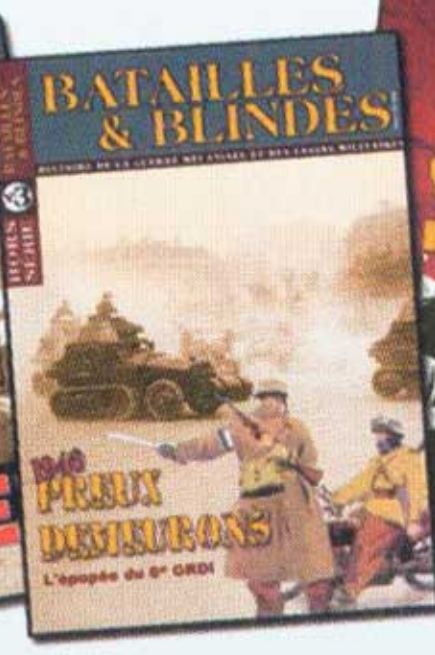
- Les Monstres d'Acier - Les premiers chars anglais
- Saga d'un « Wiking » sur l'Ostfront (suite & fin)
- Destins croisés en Normandie
- B1 bis, variations sur un thème
- Duo de prédateurs

NUMÉROS HORS-SÉRIE

N°2 - Opération Daguet

N°3 - L'épopée du 6^e GRDI

Nouveau : N°4 - Stalingrad Hiver 1942-43



BON DE COMMANDE

www.caraktere.com

- ☐ Oui, je m'abonne à Batailles & Blindés pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°19 inclus.
France : 35.00 euro - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 euro - Reste du monde : 45.00 euro
- ☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de Batailles & Blindés cochés ci-contre au prix de 8.00 euro pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations.
- ☐ Oui, je souhaite recevoir le deuxième hors-série de Batailles & Blindés sur l'Opération Daguet.
France : 12.50 euro - UE, Suisse et DOM-TOM : 16.50 euro - Reste du monde : 20.00 euro
- ☐ Oui, je souhaite recevoir le troisième hors-série de Batailles & Blindés sur le 6^e GRDI.
France : 12.90 euro - UE, Suisse et DOM-TOM : 16.50 euro - Reste du monde : 20.00 euro
- ☐ Oui, je souhaite recevoir le quatrième hors-série de Batailles & Blindés sur la bataille de Stalingrad.
France, Belgique : 14.90 euro - UE, Suisse et DOM-TOM : 18.00 euro - Reste du monde : 22.00 euro
- ☐ Oui, je souhaite recevoir les numéros de Trucks & Tanks cochés ci-contre au prix de (par exemplaire)
France : 16.00 euro - UE, Suisse et DOM-TOM : 17.50 euro - Reste du monde : 19.00 euro

- ☐ N°7 ☐ N°13
- ☐ N°8 ☐ N°14
- ☐ N°9 ☐ N°15
- ☐ N°10 ☐ N°16
- ☐ N°11 ☐ N°17
- ☐ N°12

Règlement :

- ☐ Chèque (à l'ordre de Caraktere)
- ☐ Mandat Postal
- ☐ Virement SWIFT (nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)
- ☐ Carte Bancaire  

Numéro :

Date d'expiration :

Signature :

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

.....

Code postal :

Ville :

Pays :

E-Mail (facultatif) :

Téléphone (facultatif) :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés. Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

CARAKTERE - Service des abonnements - 306. avenue du Prado - 13008 Marseille - France



UNE DIVISION «CELERE» À STALINGRAD

1942

FRONT DE L'EST

une division

Par Aymeric Lopez

CELERE

à STALINGRAD

► Ce BT-7 russe fut utilisé comme cible par les artilleurs italiens lors des entraînements.
Istituto Luce



A l'été 1942, tandis que la 6. Armee de Friedrich Paulus s'engage dans la boucle du Don pour marcher vers Stalingrad, la 3^e division motorisée italienne « Principe Amedeo Duca D'Aosta » est expédiée dans le secteur de Serafimovitch afin d'y réduire une tête de pont soviétique. Durant une semaine, les *Bersaglieri*, appuyés par une artillerie nombreuse et épaulés par les soldats allemands de l'*Infanterie-Regiment 578*, vont s'employer à nettoyer la zone et à repousser les Russes au-delà du Don. Malgré le succès italien, ce secteur sera de nouveau repris par l'armée Rouge quelques semaines plus tard ; et c'est de là que partira la pince nord qui permettra aux généraux de Staline d'encercler les troupes de Paulus prises au piège dans la cité industrielle bâtie sur les berges de la Volga. Nous publions ce texte signé de la main d'un tout nouvel auteur en complément de notre hors-série actuellement en kiosque traitant de la bataille de Stalingrad.

LA MARCHÉ DE LA « PRINCE AMEDEO DUCA D'AOSTA » VERS LE DON

En juillet 1942, le XXXV^e corps d'armée italien détaché auprès de la 17. Armee allemande reprit ses opérations offensives après avoir reçu en renfort de nombreuses unités d'artillerie tout juste arrivées d'Italie. La 3^e division motorisée – désignée *Celere* par les Italiens – « Principe Amedeo Duca D'Aosta » du général Mario Marazani, en particulier, pouvait compter sur son 120^e régiment d'artillerie au complet, sur le LXII^e groupe de canons de 105/32 du 30^e *Raggruppamento artiglieria* de corps d'armée ainsi que sur un groupe de canons de 75/27 modèle 12 d'un régiment d'artillerie hippomobile.

Le 24 juillet, la « Principe Amedeo Duca D'Aosta », qui se trouvait à ce moment-là dans le bassin minier du Mius, reçut pour ordre de passer à

disposition de la 6. Armee allemande de Friedrich Paulus marchant vers Stalingrad, ce dans le but d'éliminer la tête de pont soviétique de Serafimovitch qui constituait une menace sur le flanc gauche de cette dernière. La division se mit en branle dès le lendemain et atteignit les faubourgs sud-est de Vorochilovgrad dans la journée. Quelques heures plus tard, la « Principe Amedeo Duca D'Aosta » traversa le Donets, au sud de Luganskaia, puis gagna Millerovo et enfin le secteur de Bokovskaja-Ponomarevka-Nizne Astakof dans la journée du 27. Ce même jour, l'unité italienne passa sous les ordres du XVII. Armee-Korps allemand aux ordres de Karl Adolf Hollidt et qui constituait l'aile gauche de la 6. Armee. Le 28, la division resta cantonnée dans la zone atteinte la veille. Après avoir parcouru 440 kilomètres en seulement quatre jours sur les véhicules du XIV^e Autogruppo, l'unité transalpine atteignit enfin le secteur qui lui avait été assigné le



29 juillet, vers 14h00. Elle prit alors contact avec l'*Infanterie-Regiment 578* de l'*Oberst* Winzer. Réduit à deux bataillons de 400 hommes chacun, ce régiment appartenant à la 305. *Infanterie-Division* avait pour mission de veiller sur une ligne de front d'environ 25 kilomètres de long... Sur sa droite se trouvait la 79. *Infanterie-Division* appartenant elle aussi au XVII. Armee-Korps, tandis qu'à sa gauche, après un vide d'une trentaine de kilomètres, le XXIX. Armee-Korps se trouvait sous les ordres de la 8^e armée italienne. Profitant de la faiblesse du dispositif axiste dans le secteur de Serafimovitch, les Soviétiques avaient attaqué dans la matinée du 29 juillet et étaient parvenus à reprendre les localités de Baskovski et Bobrovski puis, dans l'après-midi, la côte n° 207,9. Ces positions étaient situées à seulement 4 kilomètres du bourg de Verh Fominski servant de lieu de regroupement à la « Principe Amedeo Duca D'Aosta ».

▲ Le général Italo Gariboldi inspecte une épave de char léger soviétique BT-7. Avec le T-26 et le T-60 puis ultérieurement le T-70, le BT-7 formera le gros du bataillon des chars légers soviétiques durant la « Grande Guerre Patriotique ».
DR



▲ Insigne de la division « Principe Amadeo Duca d'Aosta »



◀ Canon antichar soviétique de 45mm capturé et réutilisé par les troupes italiennes combattant en Union Soviétique.
USSME



► Le général Italo Gariboldi (au centre, portant la croix de fer) félicite un groupe d'artilleurs du 120^e régiment pour avoir capturé intact le T-34 que l'on voit derrière eux.
Collection Cappellano



La tête de pont russe de Serafimovitch située sur la rive occidentale du Don occupait tout le secteur compris entre la courbe décrite par le cours du fleuve et une ligne reliant Baskovski à Zatonski. Jusqu'à la fin du mois de juillet, ce secteur des opérations dépendait de la 21^e armée remplacée, début août, par la 38^e. Au moment de la bataille, les Italiens se trouvèrent donc confrontés à des divisions appartenant à ces deux armées. Il s'agissait en l'occurrence de la 304^e division de fusiliers, d'une partie de la 124^e commandée par le colonel Belov et envoyée à Serafimovitch le 28 juillet, ainsi que de deux régiments de la 63^e division. De plus, les troupes soviétiques disposaient de quelques dizaines de chars appartenant au 652^e bataillon blindé détaché auprès de la 21^e Armée. Il est possible que d'autres unités blindées affectées à la 124^e division de fusiliers aient aussi participé à la bataille car les sources italiennes mentionnent la présence d'une brigade blindée d'une cinquantaine de chars. Rappelons que, théoriquement, un bataillon blindé soviétique disposait de 20 T-34/76 et de 10 T-26. S'il est certain que des T-34 ont bien pris part

aux combats, il est en revanche difficile de connaître le type de chars légers employés. Certaines sources parlent de BT-7, d'autres de T-26 et l'on ne peut exclure qu'il s'agisse en fait de T-60 mis en service à la fin 1941. Cette tête de pont était d'une grande importance stratégique puisqu'elle devait servir de base de départ aux Russes pour mener une offensive en direction du sud / sud-est afin de dégager les forces encerclées par des unités de la 6^e Armée et ainsi diminuer la pression sur la garnison de Stalingrad.

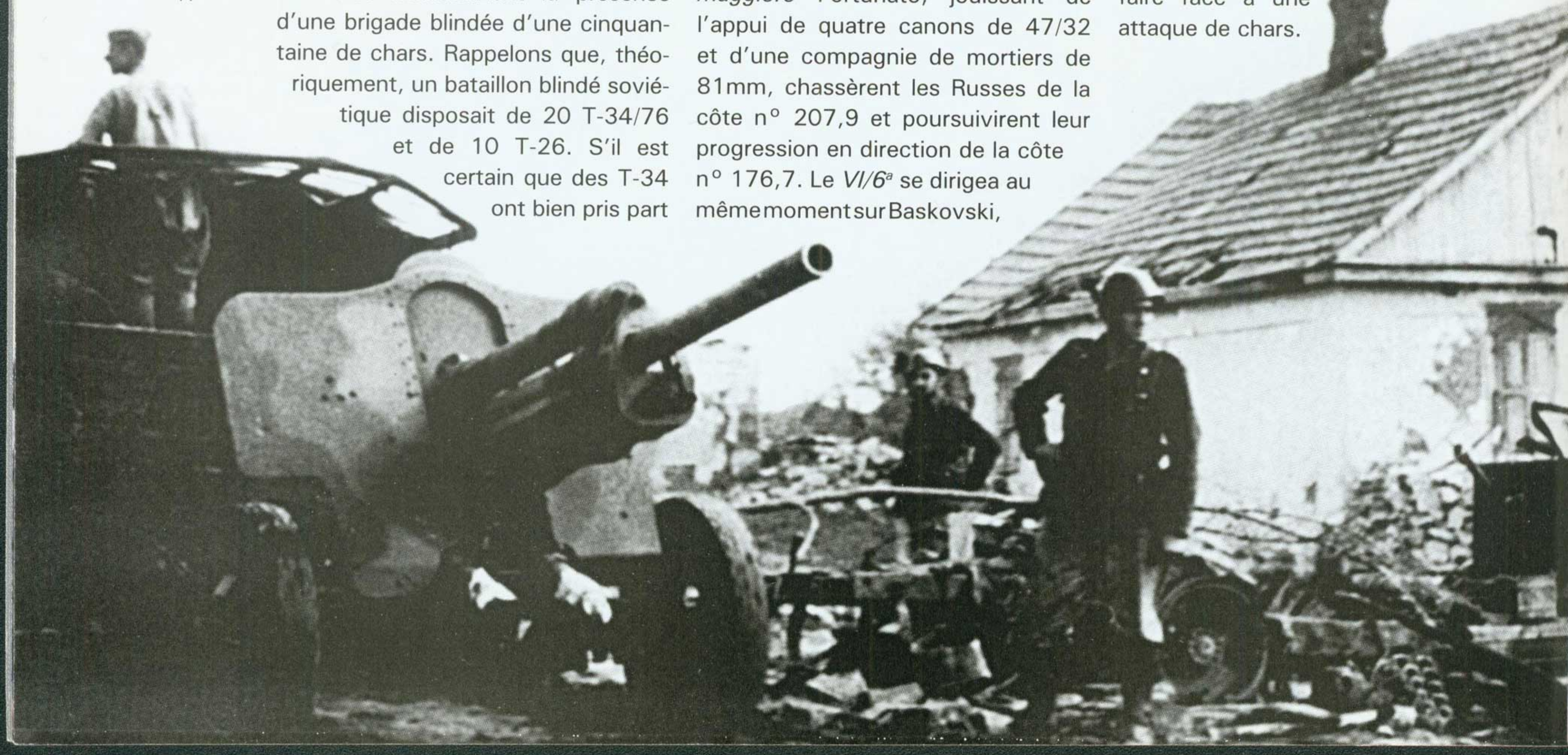
LES ITALIENS PASSENT À L'OFFENSIVE

Le 29 juillet au soir, le général Mario Marazzani donna l'ordre au 6^e régiment de *Bersaglieri* de reprendre la côte n° 207,9 et d'occuper les positions dominant Baskovski située au sud de l'anse. À l'aube du 30, les *Bersaglieri* du XIX/6^a, aux ordres du *maggiore* Fortunato, jouissant de l'appui de quatre canons de 47/32 et d'une compagnie de mortiers de 81mm, chassèrent les Russes de la côte n° 207,9 et poursuivirent leur progression en direction de la côte n° 176,7. Le VI/6^a se dirigea au même moment sur Baskovski,

qu'il ne put atteindre, mais occupa la côte n° 149,1 ainsi que les localités de Belosoina et Belonemoukhine où il remplaça des détachements allemands. Le XIII/6^a resta quant à lui en réserve près de Verh Fominski. Le 3^e régiment et les groupes d'artillerie suivirent le mouvement sur le flanc nord. Le poste de commandement tactique de la division italienne fut établi sur la côte n° 210,1 près de celui de l'*Infanterie-Regiment* 578. Pleinement conscient du fait que les Russes étaient désormais informés de la présence de la « Principe Amedeo Duca D'Aosta », et en raison de la dégradation des conditions météorologiques, Marazzani ordonna d'accélérer le déploiement des unités de deuxième ligne. La pluie commença à tomber en fin de matinée, alors que les I^e et II^e groupes du 120^e régiment, le II/201^e et la 10^e batterie antichars de 75/34 modèle 97/38 du 120^e régiment étaient en marche vers la côte n° 210,1. À noter que la 10^e batterie du 120^e régiment d'artillerie fut constituée le 6 juin 1942 avec six canons de 75/34 modèle 97/38 cédés par les Allemands (ex-7,5cm Pak 97/38). Officiellement, cette batterie ne fut mobilisée que le 12 septembre en tant que 75^e batterie.

La contre-attaque russe intervint vers 13h30 et se développa dans deux directions ; une colonne de 24 T-34/76 venant du nord de l'anse se dirigeait vers la côte n° 210,1 tandis qu'une autre, rassemblant une quinzaine de chars légers, fonçait sur la côte n° 176,7. C'était la première fois que les *Bersaglieri* de la « Principe Amedeo Duca D'Aosta » devaient faire face à une attaque de chars.

▼ Nombre de canons de 76,2 mm modèle 39 russes furent capturés et réutilisés par les Italiens, notamment à Serafimovitch.
Collection Cappellano



En outre, privé de ses appuis d'artillerie, le XIX^e bataillon avait dû stopper sa progression sur la côte n° 176,7 pour attendre la compagnie de mortiers et les quatre canons de 47mm qui l'accompagnaient. Les *Bersaglieri* surent réagir en espaçant rapidement leur formation et en concentrant l'action de leurs armes individuelles contre les fantassins qui accompagnaient les chars ; toutefois, les pertes dans leurs rangs furent importantes. Bousculés, ils furent contraints de se replier sur la côte n° 207,9 qu'ils parvinrent à tenir au prix d'importants efforts.

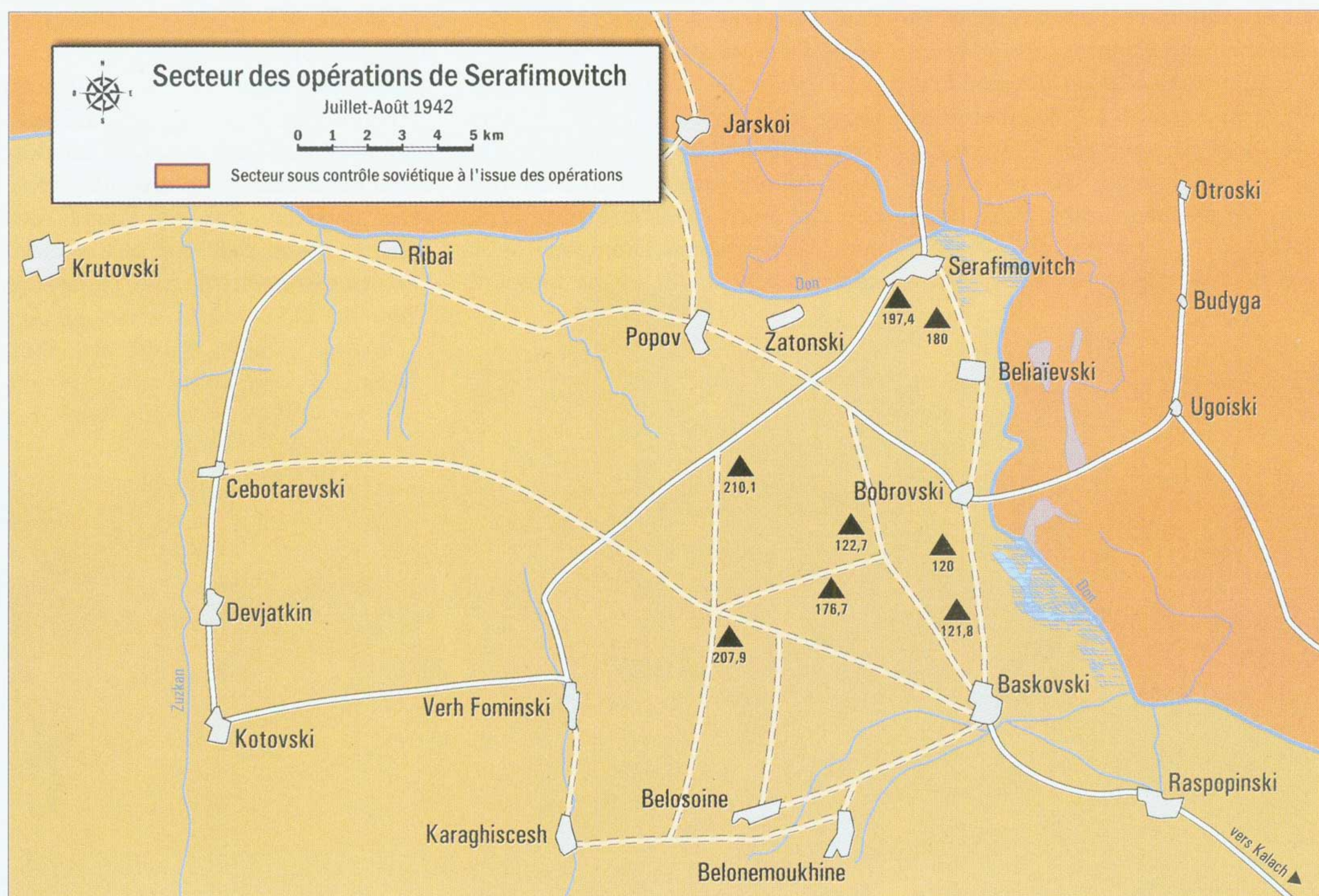
En revanche, au nord de la tête de pont, l'action de l'artillerie se révéla primordiale pour contrer les chars. Tous les groupes participèrent au combat. Ainsi, postée à environ 1 kilomètre au sud-ouest de la côte n° 210,1, la 10^e batterie antichars de 75/34 ouvrit le feu lorsque les chars soviétiques débouchèrent à 800 mètres de sa position. Le feu de ses canons mit hors d'état de nuire un T-34 et deux chars légers lors de la première phase de l'action. Trois autres chars poursuivirent cependant leur avance, dont deux vers la gauche de la position et le dernier vers le centre. Le tir des Italiens se concentra sur ce dernier, à une distance de 300 mètres. La vingtaine d'obus à charge creuse tirée contre ce T-34 l'immobilisèrent. Pendant ce

temps, les deux autres T-34 disparurent à défilement total derrière un relief. Une demi-heure plus tard, les silhouettes de leurs tourelles surgirent au-dessus de l'herbe, avançant en direction du centre de la batterie. Les servants déplacèrent immédiatement leurs pièces de quelques mètres pour tirer mais le seul effet de leurs obus fut de faire reculer les chars russes derrière la colline. Peu de temps après, l'un des deux T-34 réapparut au loin. Très vite, il se dirigea droit sur la batterie en ouvrant le feu avec son canon et ses mitrailleuses en espérant bien la culbuter. Les artilleurs italiens tirèrent une dizaine de coups contre le char mais un seul réussit à immobiliser le blindé... à seulement 8 mètres de distance ! Quant au second blindé, il s'avança à son tour, un quart d'heure plus tard, et fut lui aussi immobilisé par deux coups dans la tourelle, dont un de 75/32 de la 4^e batterie du II^e groupe qui entre-temps s'était déployée sur la droite de la 10^e batterie.

Le I^e groupe de 100/17 du 120^e régiment ne fut pas attaqué par les chars russes qui restèrent à une distance de 700 à 1 000 mètres des obusiers, ce qui n'empêcha pas les servants de tirer. Les tankistes soviétiques ont certainement préféré ne pas se frotter aux obus de 100mm... Le LXII/30^e prit également part à l'action avec ses pièces de 105/32, secon-



dées par deux obusiers de 76,2mm russes capturés. Deux T-34/76 furent immobilisés par des obus de 105 et de 76,2mm à 400 et 150 mètres. Pour sa part, le II/120^e eut moins de chance puisque lors de la première attaque blindée ennemie, vers 14h00, les 6^e et 4^e batteries furent surprises au moment de leur déploiement. Trois canons de 75/27 de la 6^e batterie et deux de la 4^e furent mis hors combat avant même de pouvoir tirer. Mais très vite, les quatre chars légers qui avaient investi les positions du groupe furent à leur tour détruits par les pièces restantes.





► Char russe T-34/76 inspecté par un groupe de *Bersaglieri*.
USSME



Vers 16h00, deux autres machines russes attaquèrent de nouveau la position du II/120^e ; dans l'action, ils purent détruire la dernière pièce de la 6^e batterie et une pièce de la 5^e avant, à leur tour, de succomber. Quant au III/120^e, il avait été déployé au nord-est de Vehr Fominski, le 29 au soir, pour appuyer le XIX/6^e alors stationné sur les pentes de la côte n° 207,9. Le 30 juillet, le groupe d'artillerie fut déplacé à 1 kilomètre au nord de la côte n° 207,9. À l'issue de l'engagement du 30, les pertes étaient sensibles dans les deux

camps, mais les Italiens avaient eut l'avantage tactique : le XXV/3^e avait rejoint sa zone de déploiement et le XIX/6^e avait maintenu sa position sur la côte 207,9 avec le soutien d'une compagnie du XIII/6^e, de la 93^{ème} batterie de 20mm et de deux pièces de 47/32. Sur les 7 canons de 75/27 du II/120^e endommagés ce 30 juillet, un seul pourra être remis en état. Le 31 juillet, à 2h15, précédant l'attaque des forces italiennes, l'*Infanterie-Regiment* 578 partit à l'assaut des positions russes de Zatonski qu'il occupa avant de s'arrêter à 3h30 sur les pentes occidentales de la côte n° 197,4. Au même moment,

le 3^e régiment, avec deux bataillons en première vague et le dernier en réserve, s'élança vers les pentes orientales de la colline pour, dans un second temps, avancer vers Serafimovitch. La première ligne de défense adverse fut franchie et la seconde atteinte mais la réaction russe devint si violente que le XXV^e bataillon dut intervenir pour faire face aux forces déployées à Beliaïevski. Entre 10h00 et 12h00, les Russes contre-attaquèrent en engageant quelques blindés sans pour autant obtenir de résultats tangibles. Sur les coups des 13h00, après que les *Landser* de l'*Infanterie-Regiment* 578 se soient

▼ Vétéran de la Grande Guerre, ce canon de 75/27 modèle 11 était encore très répandu parmi les unités d'artillerie italiennes durant la Seconde Guerre mondiale. Cet exemplaire a même conservé ses roues en bois d'origine.
Collection Cappellano





établis en hérisson dans Zatonski et que le 3^e régiment de *Bersaglieri* ait pratiquement atteint les côtes n° 197,4 et n° 180, un nouvel assaut soviétique appuyé par des chars fut lancé contre les troupes de l'Axe le long de la route reliant Serafimovitch à Popov. C'est sur cet axe, près d'un étang, qu'étaient disposées la batterie de 75/34 modèle 97/38 du colonel Guglielmi et deux antichars allemands aux ordres de l'*Oberst* Löhler. La résistance italo-allemande fut tenace mais quelques chars réussirent à atteindre les encuvements des pièces d'artillerie. Ouvrant le feu en tir tendu, les artilleurs italiens immobilisèrent deux T-34 et autant de chars légers tandis que les Allemands mirent hors d'état de nuire un T34 et deux « légers ». La quasi-totalité des fantassins russes accompagnant les tankistes fut éliminée par le feu des mitrailleuses et un raid de Stukas.

Sur la droite, le XIII^e bataillon du 6^e régiment, renforcé par une compagnie de canons de 47/32 et une section de 75/32, déborda les résistances russes et gagna les contreforts des côtes n° 176,7 et n° 122,7, surplombant Bobrovski et protégeant ainsi le flanc des deux colonnes attaquant au nord de l'anse. Contre-attaqué par les Russes depuis Bobrovski, le XIII/6^e résista et repoussa l'assaut. De lourdes pertes furent infligées aux forces soviétiques grâce à l'action des canons de 75/27 du III/120^e depuis la côte n° 207,9 et celle de la section antichar de 75/32. Ainsi, le XIII/6^e resta en possession de la côte n° 176,7. Trois T-34 réussirent cependant à passer entre les positions d'artillerie et s'approchèrent dangereusement

du poste de commandement de la division transalpine avant d'être finalement détruits grâce à l'intervention d'une section de la batterie de 75/32 habilement déployée dans un champ de tournesols au nord-ouest de la côte n° 207,9. Le II/120^e quant à lui, posté aux abords de la route, au nord de la côte n° 160, il disposait en tout de 6 pièces, un canon ayant été réparé au cours de la nuit. À 13h30, deux T-34 escortés de deux chars légers apparurent au sommet d'une colline située face à la position d'artillerie, à un peu plus de 150 mètres. Coup sur coup, ils détruisirent 4 canons, 6 camions et 7 tracteurs TL37. Les servants des pièces épargnées restèrent à leur poste et continuèrent de tirer alors que les

chars avançaient au point d'arriver à seulement 10 mètres des canons ! Un T-34 et deux chars légers furent détruits tandis que le dernier T-34 put se retirer. Quant aux deux autres bataillons du 6^e régiment, le VI^e, après avoir été remplacé par des troupes de la 305. *Infanterie-Division* à Belosoine et Belonemoukhine, se déploya sur la côte n° 207,9 pour en garantir la possession, et le XIX^e se réorganisa à Verh Fominski.

Au soir du 31 juillet, toutes les contre-attaques soviétiques avaient été repoussées. En deux jours, le II/120^e avait perdu 10 canons de 75/27 sur 12, ainsi que 2 canons de 20mm, 7 tracteurs TL37 et 13 autres véhicules. L'interrogatoire des prisonniers permit d'apprendre que les Russes comptaient lancer leur offensive sur les arrières de la 6. *Armee* allemande à Kalach dans la nuit du 30 au 31 juillet, mais que l'intervention de la « Principe Amedeo Duca D'Aosta » les en avait empêchés et contraints à la défensive. En outre, les Russes disposaient de forces considérables à l'est du Don et de deux divisions sur la rive occidentale, renforcées par des unités blindées pour un total d'environ 50 chars, en majeure partie des T-34/76. À la fin de l'après-midi, dans le but d'obtenir un effet de surprise, le commandant du XVII. *Armee-Korps* ordonna d'attaquer de nuit selon le même schéma tactique que la veille.



◀ Le canon de 75/32 était la pièce antichar la plus moderne alignée par le *Regio Esercito* en 1942. On voit ici un exemplaire en dotation au sein du 201^e régiment d'artillerie lors d'un exercice. USSME

◀ Splendide et rarissime photo d'un convoi de L3/35 à l'arrêt à coté d'un point d'eau. Ces L3 appartiennent au *Gruppo Squadroni Corazzate San Giorgio* (qui regroupe un escadron de commandement et quatre escadrons de tankettes, soit 55 L3) de la *Divisione Celer* « Duca d'Aosta ». On note les tenues caractéristiques des tankistes italiens, guère pratiques en été, ainsi que les paquetages et la tente enroulés sur la plage arrière des L3. Il est évident que ce matériel est totalement inadapté au front russe et sera très tôt retiré des premières lignes. Coll. Mas



► Ce T34/76 a été capturé par les Italiens à Serafimovitch. On peut remarquer le petit drapeau attaché à l'avant du tube du canon. Il sera réutilisé comme véhicule de commandement par un groupe du 120^e régiment d'artillerie durant l'été 1942.
Collection Cappellano



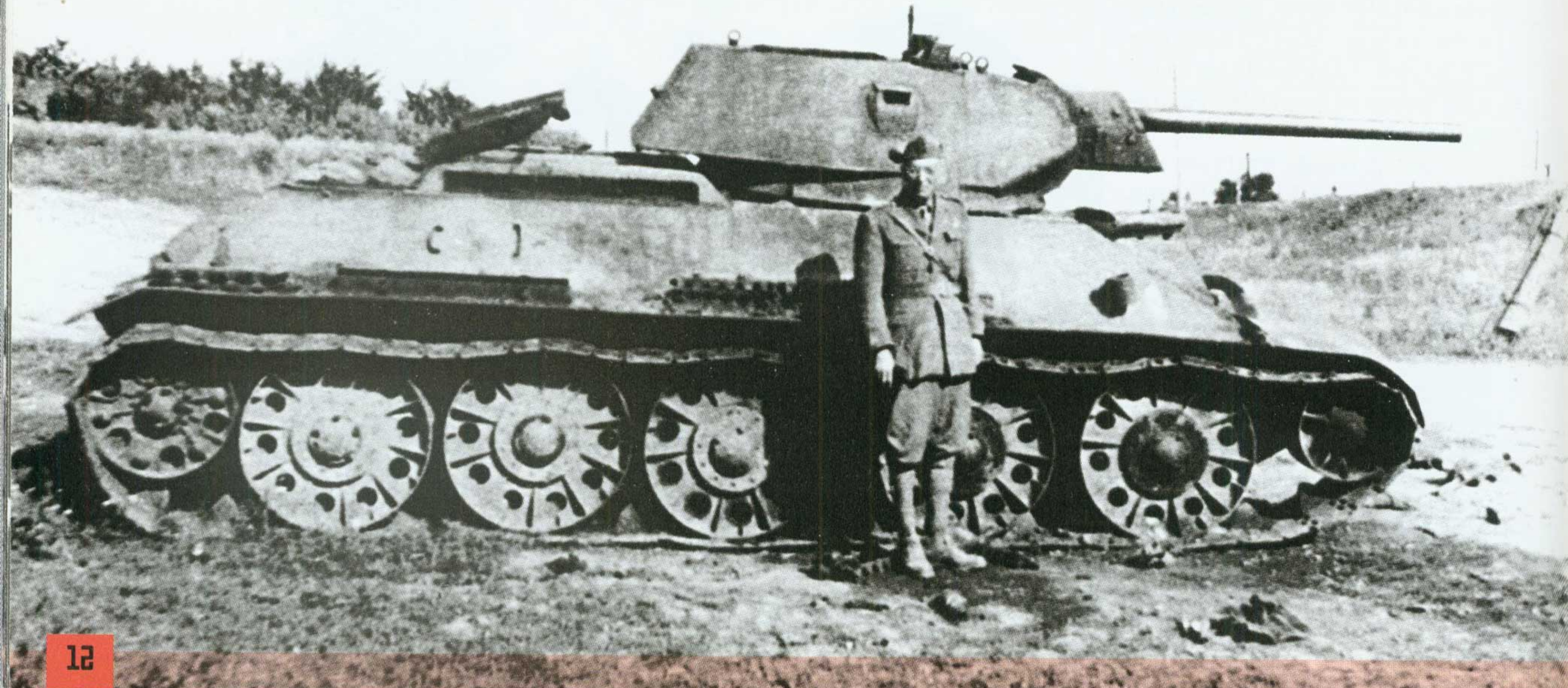
LA PRISE DE SERAFIMOVITCH

L'attaque fut donc reprise à 00h30, le 1^{er} août. L'*Infanterie-Regiment 578* avança depuis Zatonski, le long de la rive droite du Don. Le XX^e bataillon du 3^e régiment de *Bersaglieri* gagna par surprise le sommet de la côte n° 180. La réaction russe fut conséquente et bien appuyée par de l'artillerie et des mortiers. Aux premières lueurs de l'aube, le XX/3^e, soutenu par l'artillerie allemande, attaqua la côte n° 197,4 et la conquist après avoir triomphé de la résistance farouche de l'ennemi. Cette prise facilita l'action de l'*Infanterie-Regiment 578* qui, à 5h30, fit son entrée dans les faubourgs méridionaux de Serafimovitch. Les XX^e et XVIII^e bataillons italiens y pénétrèrent par l'est. Faisant face à Beliaïevski, le XXV^e bataillon aurait dû rejoindre le VI/6^e vers Bobrovski mais il ne rentra pas

en contact avec ce dernier et se déplaça trop vers le sud-est, s'éloignant ainsi dangereusement du reste du régiment. Le commandant de la division colmata le vide consécutif à ce mouvement avec les 2^e et 106^e compagnies du XLVII^e bataillon motocyclistes. La réserve divisionnaire se réduisit ainsi à la seule 3^e compagnie motocyclistes. Le XLVII^e bataillon occupa Beliaïevski à 18h00, après avoir eu raison des derniers points de résistance russes. Entre-temps, un détachement du XIII/6^e s'empara de la côte n° 121,8, au nord de Bobrovski, ainsi que d'autres points-clefs situés entre cette dernière localité et Bobrovski, ce après de durs combats. L'occupation de la côte n° 122,7 fut consolidée. Contre-attaqué, le XIII^e bataillon fut ensuite stoppé par un violent tir de barrage provenant de la côte n° 88, au nord de Bobrovski.

Pour soutenir l'action des *Bersaglieri*, le III/120^e fut redéployé sur la côte n° 176,7. Le VI/6^e, cantonné vers la côte n° 210,1 comme réserve divisionnaire durant la journée, se dirigea vers la n° 176,7 dès la tombée de la nuit. Au soir du 1^{er} août 1942, Serafimovitch et Beliaïevski étaient occupées mais d'importants foyers de résistance russes s'établirent dans le bois à l'est de Serafimovitch. Au sud, le 6^e régiment de *Bersaglieri* était engagé sur les pentes faisant face aux villages de Bobrovski et Baskovski. L'action fut reprise le 2 août, à 2h00. Le 3^e régiment de *Bersaglieri*, avec ses XVIII^e et XX^e bataillons, renforcé par le XLVII^e bataillon motocyclistes, fut chargé de parachever l'occupation de Serafimovitch et de Beliaïevski par un ratissage méthodique de ce secteur. Le général Lombardi, commandant en second de la « Principe Amedeo Duca D'Aosta », avec deux colonnes de *Bersaglieri* devait procéder à l'occupation de Bobrovski et Baskovski. La première colonne comprenait les XIII^e et XIX^e bataillons du 6^e régiment plus le XXV^e du 3^e alors que la seconde était composée du VI^e bataillon du 6^e régiment et de la 3^e compagnie motocycliste du capitaine Orofino. Les hommes du 3^e régiment de *Bersaglieri*, commandés par le colonel Caretto, ratissèrent le bois à l'est de Serafimovitch puis gagnèrent les rives du Don. Contre-attaquée par les Russes, la troupe italienne résista mais le ratissage ne put être terminé. Pour sa part, la colonne du 6^e régiment, aux ordres du colonel Salvatores, s'empara de Bobrovski

▼ Photo souvenir d'un officier italien devant un T-34/76 détruit par un tir tendu d'artillerie. Faute de jouir de chars suffisamment puissants et de canons anti-chars efficaces, les troupes transalpines prendront rapidement l'habitude de « régler leur compte » aux T-34 et autres KV-I selon cette méthode.
DR





à 6h00. Accrochée par l'ennemi, elle résista. Pour s'abriter du tir de l'artillerie russe provenant de la rive opposée du Don, les *Bersaglieri* utilisèrent les fortifications de campagne ex-soviétiques de la côte n° 88. Enfin, de son côté, un autre détachement attaqua Baskovski. La résistance soviétique y fut si acharnée que la place ne fut enlevée qu'en milieu de journée. Dans l'après-midi, les Russes réussirent à faire parvenir de nouvelles forces sur la rive occidentale du Don et les lancèrent immédiatement dans des attaques répétées mais infructueuses malgré le concours des chars. Au sud-est de Baskovski, les Italiens entrèrent en contact avec la 79. *Infanterie-Division* allemande qui venait quant à elle de conquérir Raspopinski. Si la

journée avait été très coûteuse en hommes, chars, armes et matériels pour les Russes, les effectifs de la « Principe Amedeo Duca D'Aosta » avaient encore été amputés. Non seulement la division était loin d'avoir son effectif au complet mais, en prime, elle ne pouvait compter que sur des hommes qui combattaient déjà depuis quatre jours et trois nuits sans interruption. C'est pourquoi le général Mario Marazani demanda au commandement de la 8^e armée que des renforts lui soient assignés afin que ses unités puissent faire une pause le temps de se réorganiser. De son côté, le *XVII. Armee-Korps* promit lui aussi des renforts. Les ordres donnés aux Italiens pour le lendemain étaient les suivants :

1 – Constituer deux secteurs : Lombardi », de Serafimovitch à Beliaïevski inclus, confié au 3^e régiment de *Bersaglieri* (moins son XXV^e bataillon), épaulé par le XLVII^e bataillon motocyclistes et d'autres éléments de renfort ; « Salvatores », de Beliaïevski à Baskovski inclus, avec le 6^e régiment (moins son VI^e bataillon) et des éléments de renforts.

La réserve divisionnaire était donc constituée des VI^e et XXV^e bataillons, disposés à l'est de la côte 210,1.

2 – Envoyer sur les berges du Don des éléments de surveillance qui puissent être rapidement rejoints par le gros des forces en cas d'alerte.

3 – Terminer le ratissage des bois à l'est de Serafimovitch ainsi qu'entre Bobrovski et Baskovski afin d'en chasser ou d'éliminer les éventuels éléments soviétiques qui y seraient encerclés.

Au matin du 3 août, le XVIII^e bataillon du 3^e régiment de *Bersaglieri* accompagné par un bataillon d'infanterie allemand et la 3^e compagnie motocyclistes ratisèrent le bois à l'est de Serafimovitch. De nombreux foyers de résistance russes furent anéantis tandis que des éléments russes furent repoussés au-delà du Don.

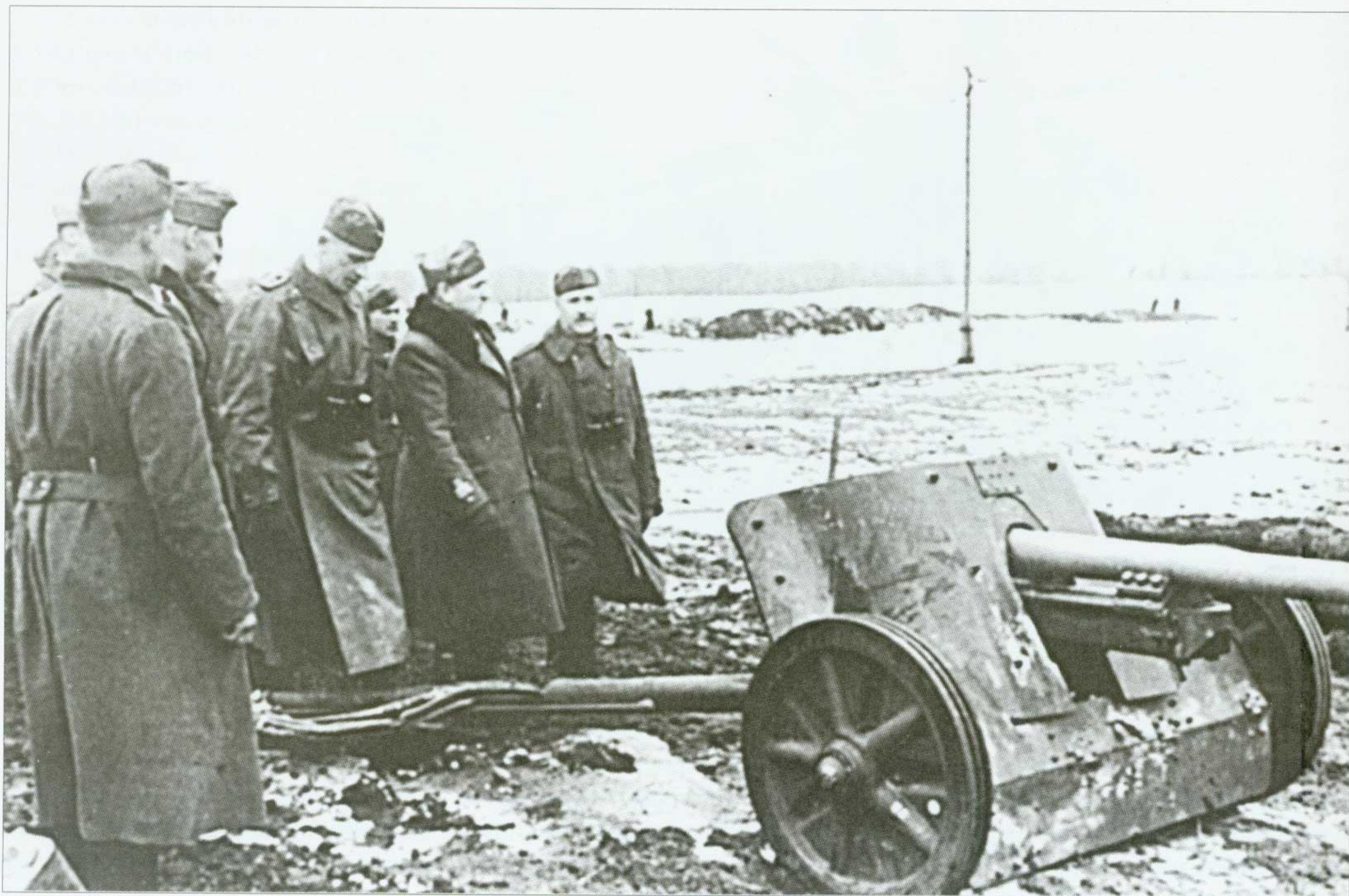
◀ Des militaires italiens examinent un T34/76 modèle 42, peut-être victime d'une bombe incendiaire. AUSSME



◀ Détachement d'artillerie motorisée italien photographié en Russie et passé en revue par des autorités spécialement venues de Rome. USSME



► Le général Messe passant en revue quelques matériels allemands entrés en dotation au sein des unités italiennes ; ici un canon antichar *Pak 38* de 5cm. Quelques unes de ces pièces entreront en service chez les Italiens engagés sur le front de l'est à partir de 1942. USSME



Au sud de l'anse, dans le secteur du 6^e régiment, les Soviétiques attaquèrent Bobrovski à 1h30 grâce aux renforts qui avaient passé le Don pendant la nuit. Après de longs combats, le XIII^e bataillon fut contraint à la retraite sur les pentes dominant la localité à l'est. Le VI^e bataillon partit pour la contre-attaque et réussit à reprendre Bobrovski après une lutte acharnée ayant duré 11 heures ! Les pertes furent importantes de part et d'autre. Le 6^e régiment n'avait plus les moyens de constituer une réserve tactique, c'est pourquoi on lui assigna la 3^e compagnie motocyclistes.

À 14h30, la situation était à peu près stabilisée dans le secteur oriental mais les bois situés entre les deux villages restaient encore aux mains des Russes. Les prisonniers signalèrent d'ailleurs l'arrivée de nouveaux et nombreux renforts. Durant les

jours qui suivirent et jusqu'au 13 août, les *Bersaglieri* de la « Principe Amedeo Duca D'Aosta » tentèrent vainement d'occuper l'ensemble des zones boisées au nord et au sud de l'anse mais réussirent à repousser les contre-attaques russes, conservant ainsi jusqu'au bout les positions gagnées entre le 31 juillet et le 3 août 1942. Le 13 août, le gros de la division fut remplacé par la 79. *Infanterie-Division* mais le XLVII^e bataillon motocyclistes ne quitta le secteur de Serafimovitch que le 21 août, après 23 jours de lutte.

ÉPILOGUE

Avec ces cinq jours de lutte pénible, la 3^e division motorisée conclut la première phase de la bataille. L'objectif principal avait été atteint dans le sens où la tête de pont russe ne constituait plus, pour le moment, une menace pour les armées de l'Axe en marche vers Stalingrad. Les Soviétiques subirent d'importantes pertes en hommes et en matériel ; ainsi, sur la cinquantaine de chars dont ils disposaient vraisemblablement avant la bataille, 47 furent éliminés (35 détruits par l'artillerie et, dans une moindre mesure, par des cocktails Molotov lancés par les *Bersaglieri*, et 12 autres rendus inutilisables et sabordés dans le Don pour éviter leur capture). Sur ce total, les Italiens revendiquent la destruction de 31 chars

et les Allemands de 16. De plus, les forces italiennes capturèrent plus de 1 500 prisonniers et une bonne quantité d'armes. Mais la « Principe Amedeo Duca D'Aosta » paya ce succès au prix fort car, en moins d'une semaine, la division perdit environ 1 000 combattants, morts, blessés et disparus. Le colonel Caretto, commandant le 3^e régiment de *Bersaglieri*, blessé par des éclats d'obus le 2 août mourut d'une gangrène le 5. Lors d'une première fouille sommaire du champ de bataille, des documents récupérés sur des cadavres d'officiers russes confirmèrent l'intention de l'armée Rouge d'amasser des forces dans la tête de pont pour en faire la base de départ d'une attaque dirigée vers le sud, sur Kalach. L'intervention des Italiens fut donc déterminante dans le renversement de la situation puisque son action contraignit les généraux soviétiques à passer à la défensive alors qu'ils se préparaient à passer à l'assaut. L'abandon temporaire de cette attaque constitua le résultat positif de l'action italienne à Serafimovitch, bien que la tête de pont ne put être entièrement enlevée aux Russes. Pour inquiéter de nouveau les arrières de la 6. Armée alors engagée à Stalingrad, l'armée Rouge allait devoir reprendre Serafimovitch ; ce qu'elle fera quelques semaines plus tard... ■

▼ Photo rare de *Bersaglieri* en moto sur les pistes d'Ukraine. Le lecteur notera les postures caractéristiques et la présence d'un passager sur la seconde moto dans une position pour le moins inconfortable, surtout pour des trajets de plusieurs centaines de kilomètres. Ces *Bersaglieri* peuvent appartenir au 3^e *Reggimento Bersaglieri* de la *Divisione Celere* « Duca d'Aosta » ou plus sûrement à la 1^{re} *Compania Moto Bersaglieri*, unité organique du CSIR. Coll. Mas



ORDRE DE BATAILLE DE LA 3^e DIVISION MOTORISÉE « PRINCE AMEDEO DUCA D'AOSTA »

Commandement

Commandant : Général de division Mario Marazzani

Commandant en second : Général de brigade Carlo Lombardi

Chef d'état major : Colonel Dandolo Battaglini

Quartier Général

- 355^e et 356^e sections de carabiniers
- 3^e peloton automobile
- 7^e groupe de circulation
- 40^e bureau de la poste militaire

Infanterie

3^e régiment de *Bersaglieri* du colonel Aminto Carretto (remplacé par le colonel Ercole Felici, le 4 août 1942)

- XVIII^e, XX^e et XXV^e bataillons de *Bersaglieri*

6^e régiment de Bersaglieri du colonel Umberto Salvatores

- VI^e, XIII^e et XIX^e bataillons de *Bersaglieri*
- XLVII^e bataillon de *Bersaglieri* motocyclistes à trois compagnies
- IC^e bataillon divisionnaire de mortiers de 81mm
- 172^e, 173^e et 272^e compagnies de canons antichars (47/32)

Artillerie

120^e régiment d'artillerie motorisée du lieutenant colonel Ugo de Simone sur <<<< :

- I^{er} groupe d'obusiers de 100/17 modèle 14 à 3 batteries
- II^e et III^e groupes de canons de 75/27 modèle 11 à 3 batteries
- Unité régimentaire de vivres et munitions
- 93^e et 101^e batteries motorisées antiaériennes (20/65)
- 75^e batterie antichars de 75/34 modèle 97/38

Génie

- 105^e compagnie *artiere*
- 103^e compagnie de télégraphistes et radiotélégraphistes

Services

- 73^e section sanitaire
- 93^e section de subsistance
- XIV^e groupe de transport lourd sur 4 unités automobiles
- 3^e atelier



▲ Convoi de camion *Autocarro leggero* SPA CL39. Le *CSIR* est entièrement motorisé et bénéficie du soutien logistique de plus de 5 000 camions et véhicules. L'effort italien est exceptionnel et réduit d'autant les capacités logistiques des autres fronts. Le lecteur notera que chaque camion est pourvu d'un guetteur sur la plate-forme arrière, ce qui démontre que la crainte d'attaques aériennes soviétiques est permanente. Certains SPA CL 39 seront même équipés d'une mitrailleuse Breda modèle 37.
Coll. Mas

LEXIQUE

Artillerie : artiglieria

Atelier : officina

Bataillons : battaglioni

Bataillon Bersaglieri

motocyclistes : battaglione

bersaglieri motociclisti

Bataillon divisionnaire de mortiers de 81mm : battaglione mortaio divisionale da 81

Batterie antichars : batteria cannoni controcarri

Batteries motorisées DCA :

batteria motorizzate contraerea

Bureau de la poste militaire :

ufficio posta militare

Commandement : comando

Compagnies : compagnia

Compagnie de commandement

de régiment : compagnia

comando di reggimento

Compagnie de télégraphistes et

radiotélégraphistes : compagnia

telegrafisti e marconisti

Compagnies de canons antichars :

compagnie cannoni controcarri

Génie : genio

Groupe d'obusiers : gruppo obici

Groupe de circulation : nucleo

movimento stradale

Groupe de transport lourd sur 4

unités automobiles : autogruppo

pesante su 4 autoreparti

Groupes de canons : gruppi cannoni

Infanterie : fanteria

Peloton automobile : drappello automobilistico

Quartier général : quartier generale

Rapide : Celere

Régiment : reggimento

Régiment d'artillerie motorisée

reggimento artiglieria

motorizzata

Section de subsistance : sezione

di sussistenza

Section sanitaire : sezione di

sanità

Sections de carabiniers : sezione

celere carabinieri

Services : servizi

Unité de commandement de

régiment : reparto comando d

reggimento

Unité régimentaire de vivres et

munitions : reparto munizioni e

viveri reggimentale



LEICHTER PANZERKAMPFWAGEN MIT 5,5CM VOLLAUTOMATISCHER WAFFE

Au cours du mois de mai 1943, les membres civils et militaires de la *Panzerkommission* se réunissent près de Berlin afin d'étudier un nouveau concept de char : il s'agit de produire en grande série un engin capable d'engager aussi bien des cibles terrestres qu'aériennes. Certes, l'idée en soi n'est pas réellement nouvelle mais elle répond à un besoin urgemment exprimé par la *Wehrmacht* ainsi qu'à une réalité maintes fois constatée sur le terrain : en Afrique comme en Union Soviétique, la *Luftwaffe* n'a plus la maîtrise des cieux et les *Panzertruppen* souffrent de plus en plus de la menace aérienne permanente que font peser sur elles les aviateurs alliés. Elles ont désormais besoin d'engins polyvalents et puissants et ne peuvent plus se contenter des simples mitrailleuses antiaériennes montées sur leurs *Panzer*.

Rapidement, après avoir évoqué dans le détail un projet armé d'une pièce de 10,5cm dérivée du canon antiaérien lourd *Flak 38* monté sur plateforme électrique, les ingénieurs de la *Panzerkommission* s'orientent vers une machine plus légère, plus maniable et surtout nettement moins gourmande en terme de matières premières. En effet, dès la mi-1943, les difficultés de l'industrie de guerre du *Reich* deviennent une constante avec laquelle l'Armée doit compter. Aussi, il est finalement décidé que le futur engin sera équipé d'un canon automatique de 5cm. Dans un premier temps, le *Flak 41* de Rheinmetall et Krupp est pressenti. C'est toutefois sans compter avec le talent commercial de Ferdinand Porsche ainsi que ses accointances développées de longue date au sein du sérail du pouvoir berlinois. Car, dans le cadre d'un consortium industriel, les bureaux d'études du *Doktor*

et les techniciens de Rheinmetall-Borsig AG travaillent sur un prototype de char léger baptisé H-PA 2465 qui pourrait bien « faire l'affaire ». Les premiers plans sont achevés en juillet 1943, à peine quelques heures avant le déclenchement de l'opération « Zitadelle » contre le saillant de Koursk. La machine a été pensée pour emporter le tout nouveau 5,5cm *Automatischer Kanone MK 112* mis au point par Rheinmetall pour la *Luftwaffe* ; canon qui finalement ne sera pas retenu par Göring et les siens, les célèbres *MK 103* et *108* lui ayant été préférés. Longue d'environ deux mètres et pesant 271 kilos, cette pièce « crache » des rafales de 300 obus à la minute à une vitesse initiale de 600 mètres/seconde ; autant dire qu'il s'agit d'un véritable « hachoir à blindage » capable de venir à bout d'un char moyen à 800 mètres de distance voire plus ! Dans le cadre du projet H-PA 2465, ce canon est évidemment installé sous tourelle ce qui autorise un tir sur 360°. En outre, un système de trappes blindées articulées permet de pointer le tube selon un angle de 25° afin d'ouvrir le feu en position antiaérienne. Durant l'été 1943, la machine évolue. Une version intermédiaire est présentée en août à la *Panzerkommission* qui demande plusieurs modifications supplémentaires avant de délivrer son autorisation d'assemblage pour un premier prototype. Le projet final, répondant au nom de code H-PA 2488, présenté en octobre 1943 n'est guère différent de la version précédente, si ce n'est que le toit blindé de la tourelle a été revu pour que le canon puisse être pointé à 90°, autrement dit à angle droit. Pour les cibles terrestres, il est proposé que la machine soit équipée d'un viseur

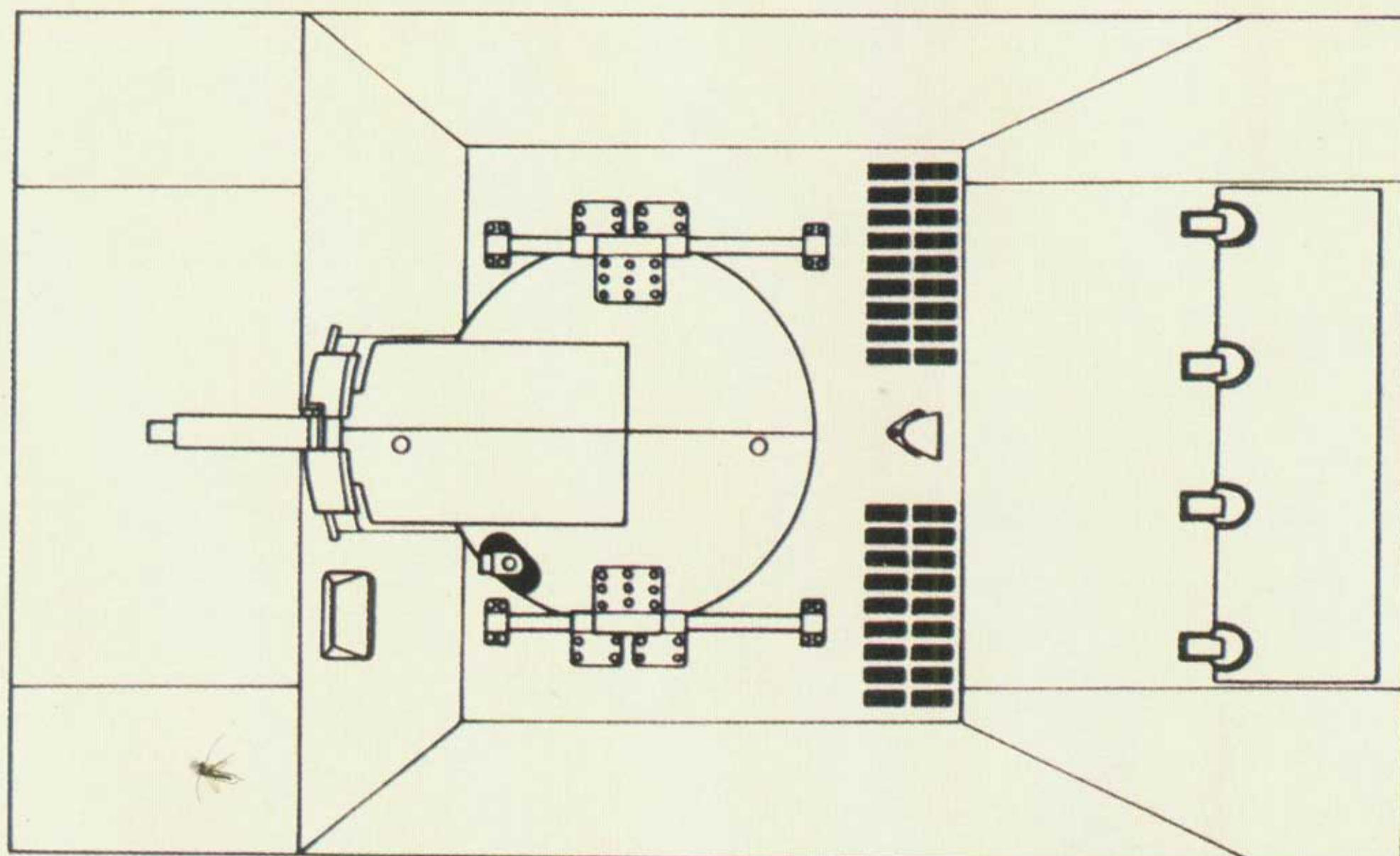
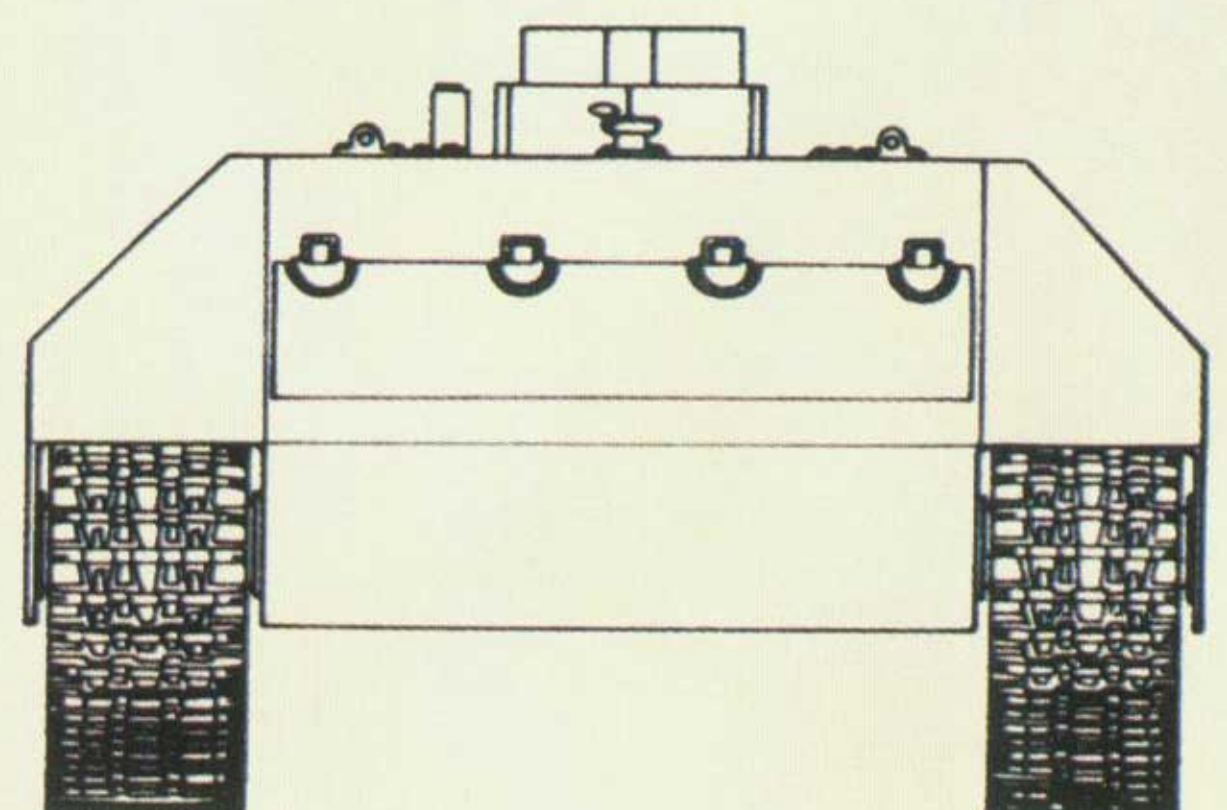
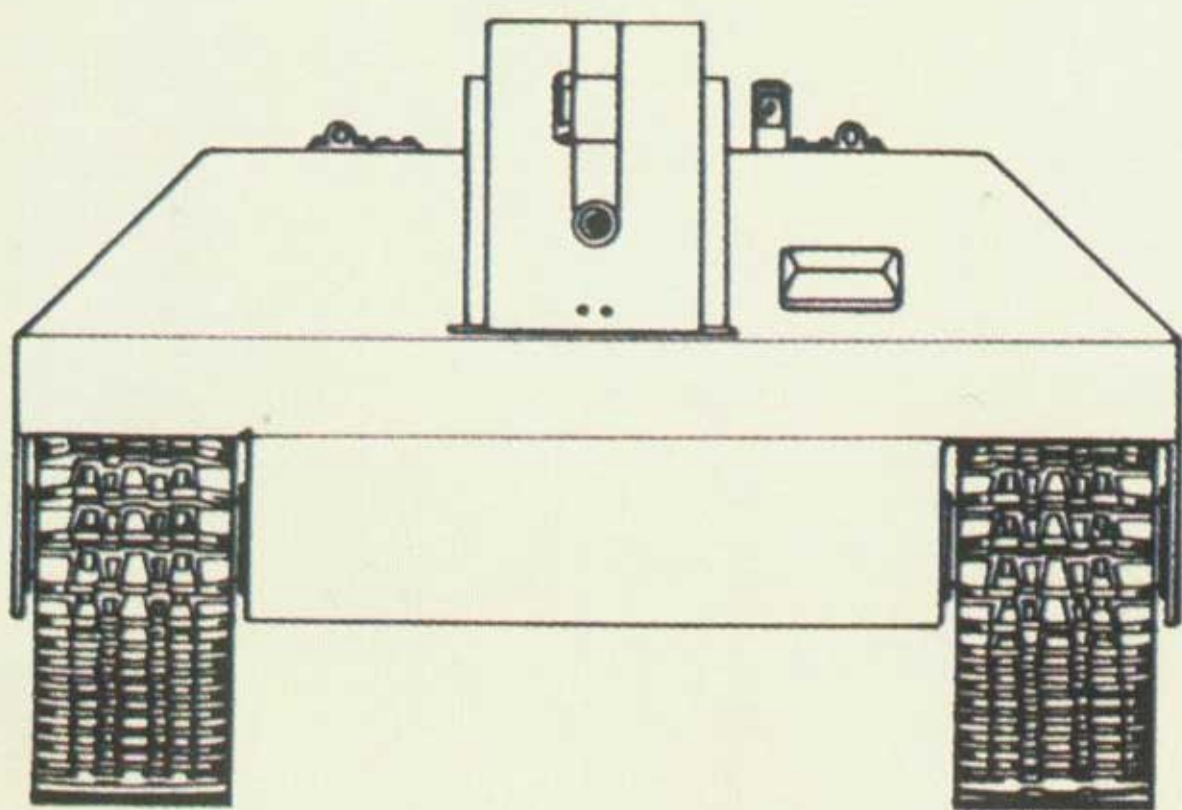
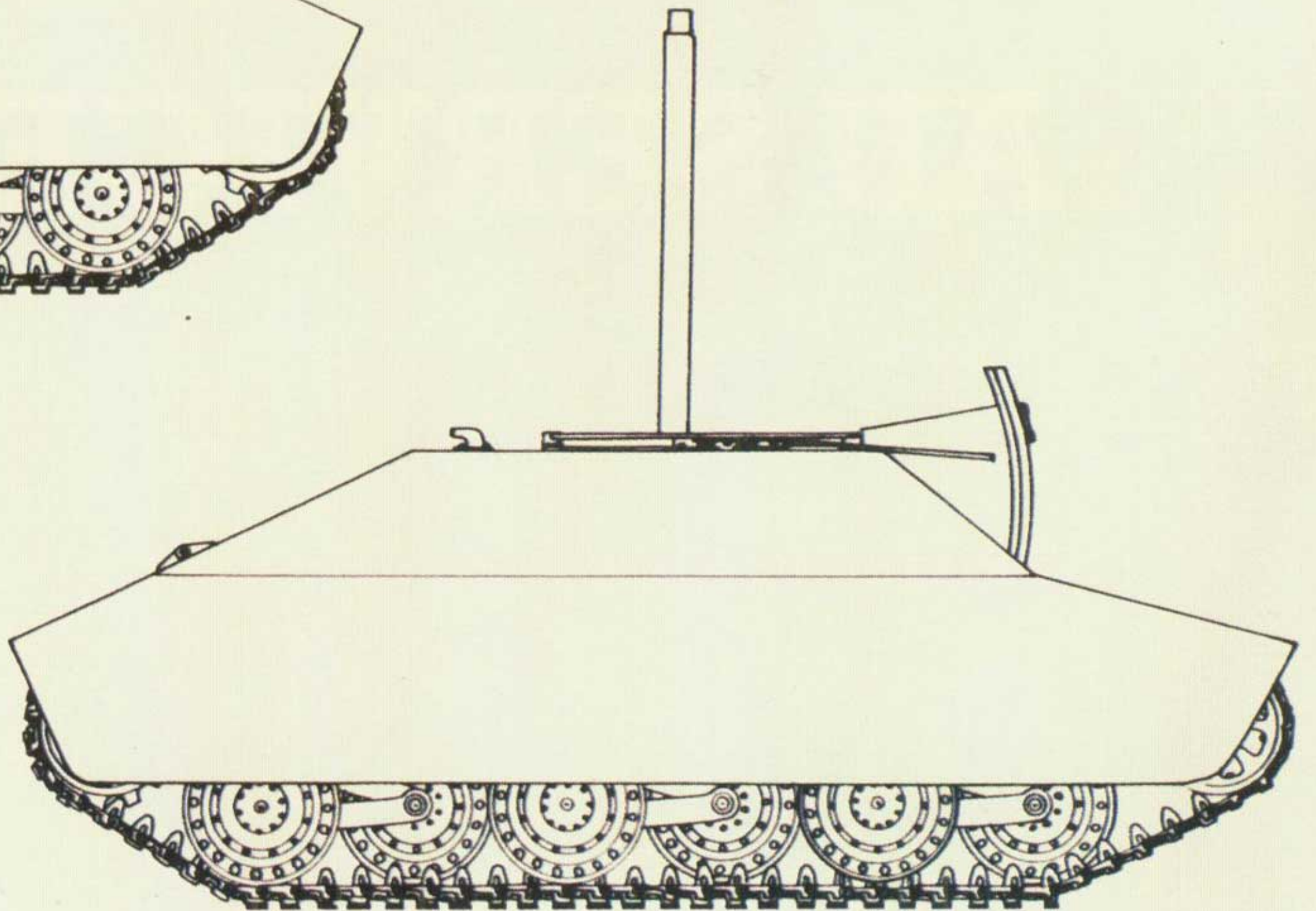
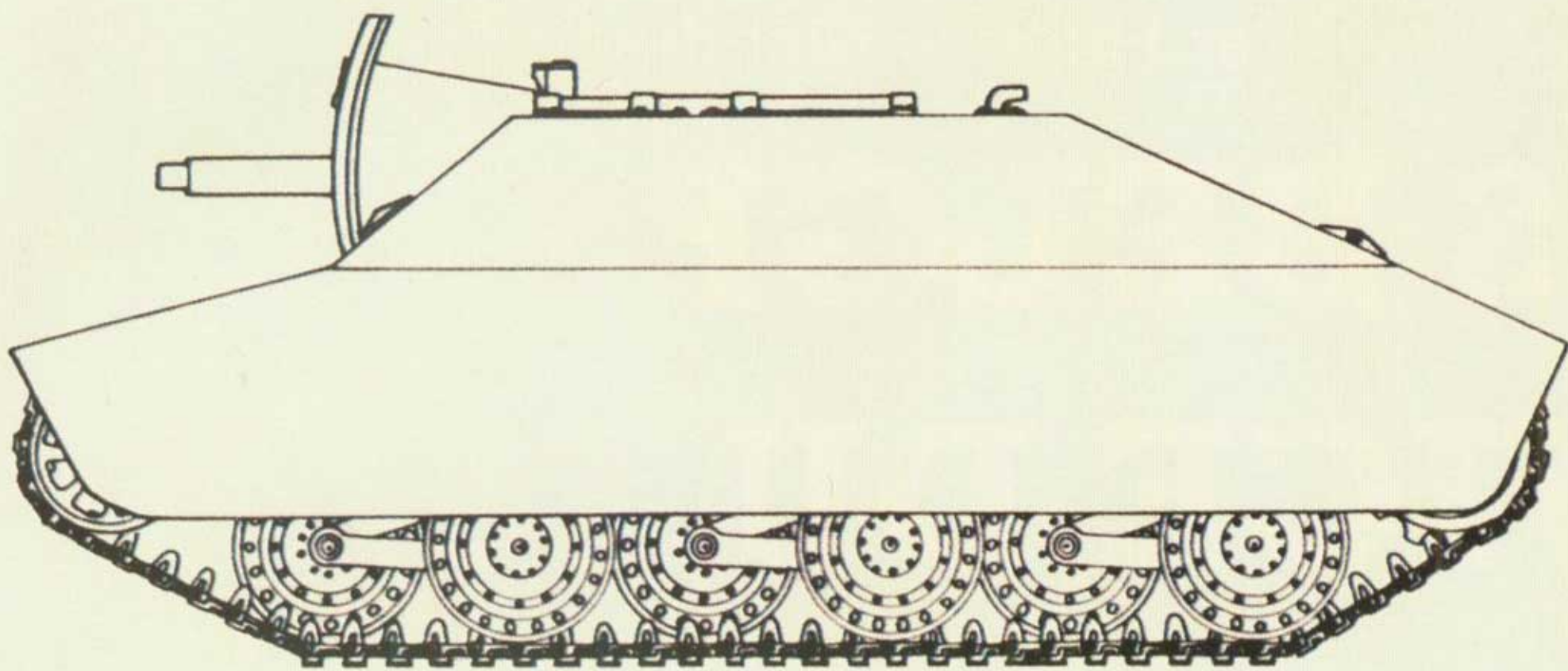
périscopique WZF tandis que le tir antiaérien serait quant à lui guidé par un viseur DOKc/4 hérité des pièces expérimentales de la *Flak*. L'équipage est de trois hommes : un chef de char, un chauffeur et un canonnier, un chargeur à bord étant superflu du fait du système d'alimentation automatique des obus de 5,5cm ; à noter au passage que les archives allemandes ayant survécu à la guerre restent muettes quant au nombre de munitions pouvant être emportées. Évalué à un poids d'environ 18 tonnes en ordre de combat, le H-PA 2488 serait mu par un moteur Porsche V-10 de 15,6 litres de cylindrée développant 350cv. Installé à l'arrière et couplé à une boîte de vitesses hydraulique, il permettrait, selon les estimations des ingénieurs, de propulser le blindé à environ 65 km/h. Toujours selon les documents d'époque, l'autonomie du char serait alors de 240 kilomètres sur route et de 150 kilomètres en tout terrain. L'hiver 1943-44 apportant son lot de nouvelles difficultés stratégiques pour l'Allemagne, il semble que le projet de *Leichter Panzerkampfwagen mit 5,5cm Vollautomatischer Waffe* soit tout bonnement passé à la trappe. Il est toutefois intéressant de constater qu'il aura fait l'objet d'une étude sérieuse et d'un suivi sur plusieurs mois de la part de la *Panzerkommission*, preuve, s'il en fallait encore une, que l'ombrelle protectrice contre les *Jabos* étaient une problématique prioritaire pour les autorités militaires allemandes de la Seconde Guerre mondiale !

PLANS AU 1/48

H-PA 2488

Octobre 1943

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2007

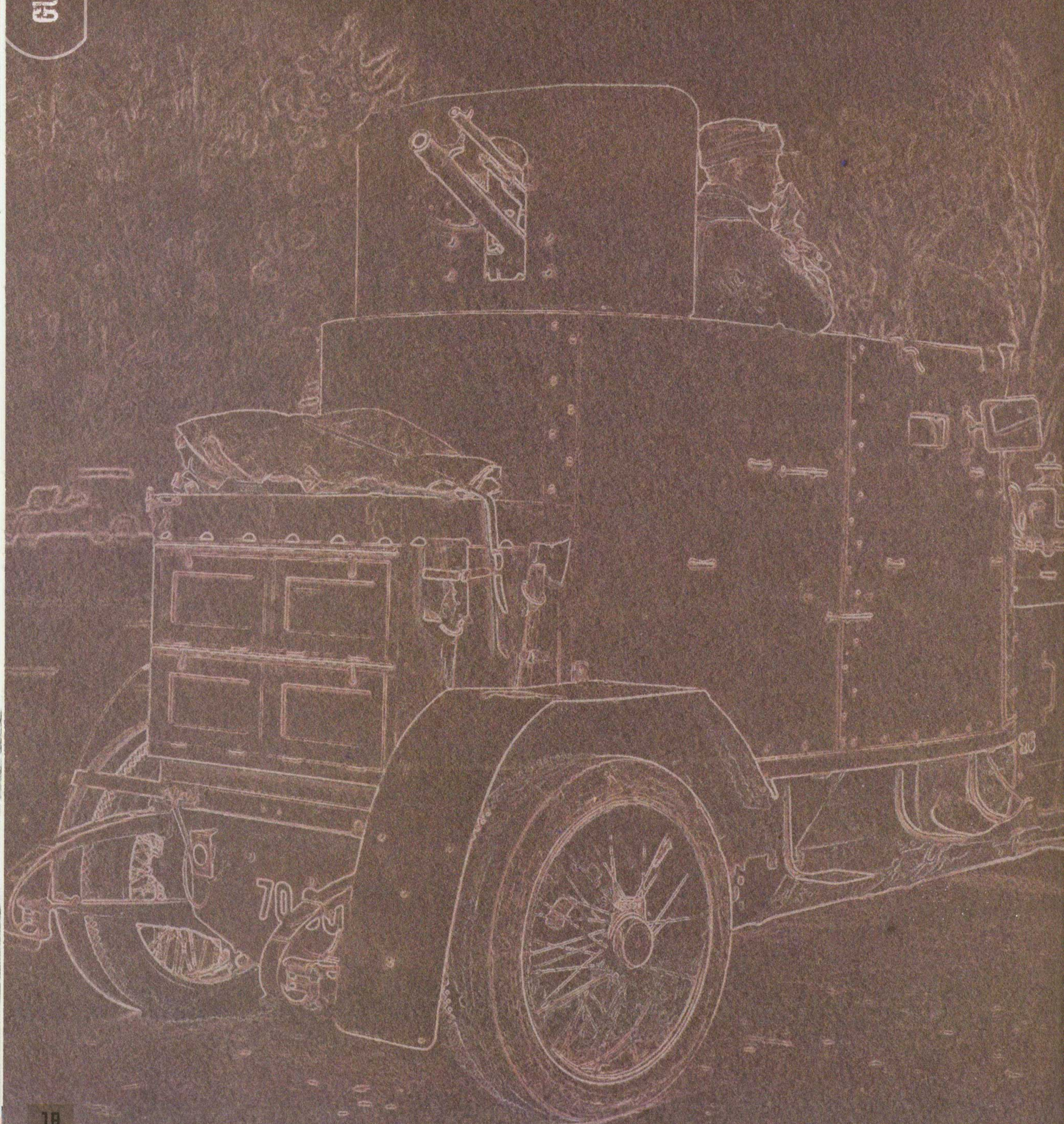




GUERRE 1914/18 1916

Par Hugues Marchand

DES BELGES AU SERVICE DU TSAR !



Avec le premier conflit mondial apparaît l'automobile sur le champ de bataille. Toutefois, très vite, l'enlèvement dans les tranchées sur le front de l'ouest diminue de beaucoup le potentiel de cette nouvelle arme. *A contrario*, la longueur du front de l'est s'accommode mal de la guerre de positions. Aussi, les opérations pendant lesquelles s'opposent les Armées du Tsar et des empires centraux sont beaucoup plus mobiles. Elles permettent aux autos blindées d'y gagner leurs lettres de noblesse. Une unité belge s'y distingue sur le front de Galicie et son périple aventureux est digne d'un roman de Jules Verne.

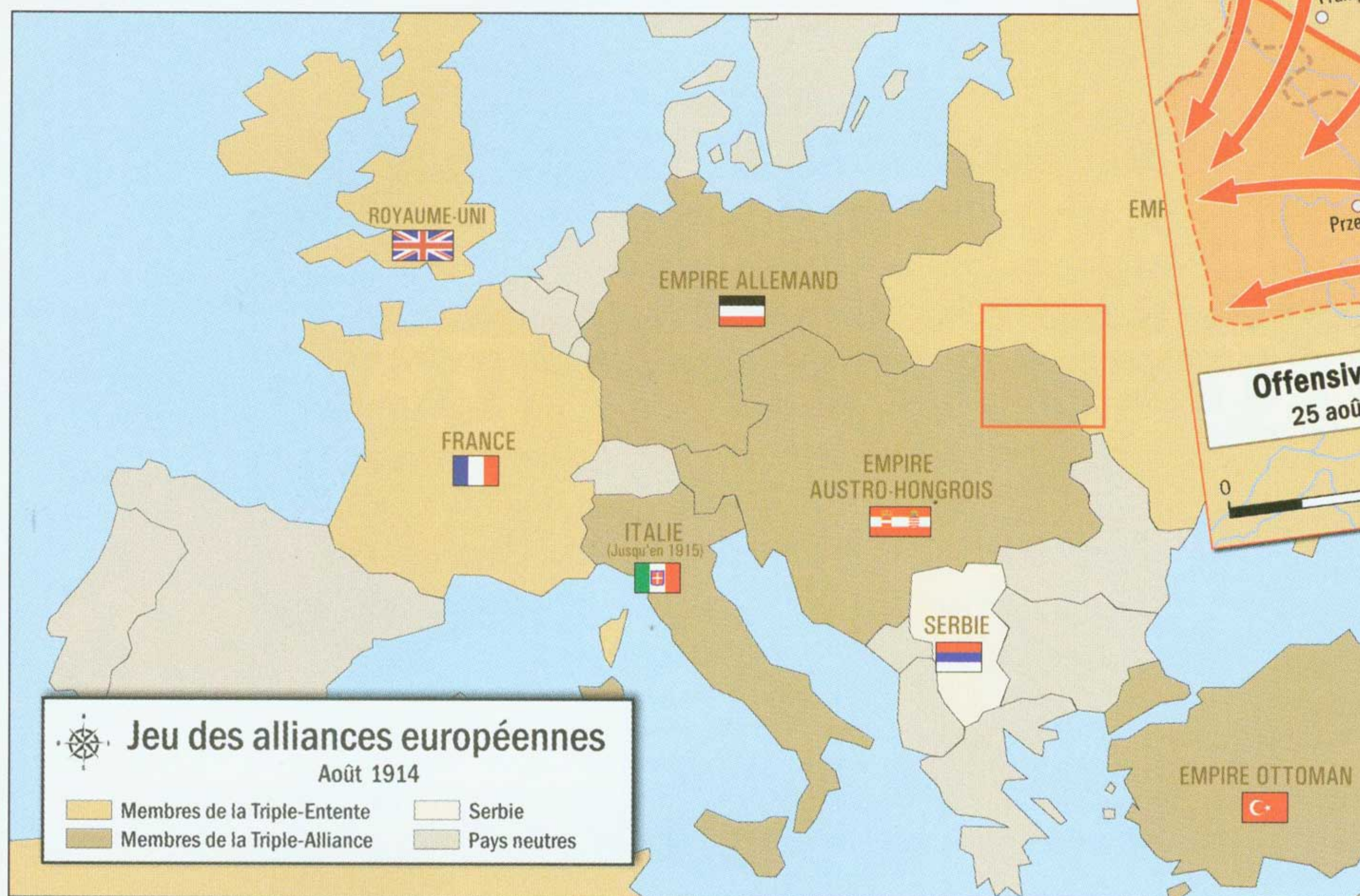
UN CONCEPT NOUVEAU

L'attaque allemande d'août 1914 surprend une Armée belge sortant à peine d'une réorganisation voulue par le roi Albert. Ses soldats sont encore équipés à la mode de la belle époque avec, entre autre, des shakos en cuir bouilli et des mitrailleuses montées sur chariots tractés par... des chiens ! Parmi les officiers qui commandent ces troupes, il en est quelques-uns qui ont un esprit moderne et innovant. Très vite, ces derniers arment leurs propres voitures de tourisme pour lancer des reconnaissances et des raids désorganiseurs sur les arrières des lignes allemandes. Dans le même temps, en Grande-Bretagne, Winston Churchill prend la décision de mettre sur pied un détachement terrestre du *Royal Naval Air service* afin de conduire des missions de sauvetage pour récupérer des aviateurs abattus en territoire hostile. Ces expériences se montrent particulièrement concluantes et démontrent le potentiel que peuvent avoir les autos blindées. Aussi Britan-

niques puis Français se lancent-ils dans la création d'unités autonomes équipées d'engins motorisés. Les stratèges belges ne tardent pas à suivre le même raisonnement que celui de leurs puissants voisins. Après avoir produit des autos blindées Minerva, Bruxelles charge son attaché militaire à Paris, le major Collon, de créer un corps d'autos canons mitrailleuses connu sous l'acronyme d'ACM, cet officier ayant conçu à l'automne 1914 l'idée d'un corps blindé autonome dont la mission serait d'opérer par percées profondes avec ses propres appareils ? de reconnaissance et de ravitaillement. Le moral regonflé par la victoire de la Marne, les nations alliées placent tous leurs espoirs dans la future grande offensive de printemps, par laquelle leurs armées devront bouter hors de leurs territoires l'envahisseur teuton. À Paris, Londres et Bruxelles, on compte sur ce qu'on appelle alors le « rouleau compresseur russe » matérialisé par l'Armée tsariste pour avancer sur Berlin tout en obligeant l'Allemagne à se battre sur deux fronts.

▼ Août 1918, sur la place de la mairie de Bordeaux, les troupes du corps des ACM sont passées en revue. La gloire des champs de bataille de Russie n'évitera malheureusement pas la dissolution de l'unité. Coll. MRA Bruxelles





Dans cette reprise de la guerre de mouvement, quel ne pourrait pas être le rôle de pareilles colonnes cuirassées pénétrant profondément dans les lignes pour aller occuper les points stratégiques, couper les liaisons et les lignes de ravitaillement, semer le désordre et la panique loin sur les arrières ennemis ? Le char n'ayant pas encore été inventé, ce rôle est logiquement et naturellement dévolu aux autos blindées. Le corps des autos canons belges est créé dans ce but précis. Cette unité, au sein de laquelle 350 officiers et soldats servent d'équipage, se compose organiquement de cinq batteries. Les deux premières sont équipées des véhicules cuirassés et forment l'arme de combat par excellence. Chacune d'elles comprend cinq voitures blindées suivies de caissons à munitions, de caissons à

vivres, d'un atelier roulant et d'une ambulance automobile. Une troisième batterie, dite « de parc » ou « de ravitaillement », assure la subsistance de la troupe et l'entretien des matériels. Quant à la quatrième, dite « cycliste », elle compte une compagnie de 120 vélos et un groupe de motocyclistes. On confie généralement aux premiers les missions de reconnaissance et de patrouille, les seconds excellent comme estafette pour les liaisons. Enfin, la cinquième batterie « de dépôt » dispose des pièces de rechange, renouvelle l'habillement et conserve les archives. Tandis que les nouveaux cavaliers motorisés s'entraînent dans les plaines de Satory, le front se stabilise, les armées s'enterrent et des tranchées barrent les champs de bataille. Les unités mécanisées créées voient leur potentiel gaspillé dans l'inaction et sont réduites à attendre une hypothétique percée, permettant aux opérations de redevenir mobiles, afin de démontrer leur potentiel. La formation belge n'échappe pas à ce sort. Après une période faste à Paris, où la discipline est particulièrement relâchée, elle est enfin transférée dans la zone des combats. Son nouveau cantonnement se situe en arrière du secteur belge, à proximité immédiate de Dunkerque, dans un endroit dénommé les Moeres. Une seule alerte vient émailler une attente de cinq mois. Le médecin du corps, Victor Brassine, décrit l'état d'es-

prit qui anime alors l'unité : « Le 28 avril, deux jours après notre arrivée. On demande l'intervention de nos autos blindées pour la reprise du village de Lizerne, à 10 kilomètres au nord d'Ypres. Nous partons le matin, avec un moral d'acier, prêts à en découdre avec les premiers Allemands qui se dresseront dans notre champ de tir. Mais lorsque nous arrivons, après une heure de route, à Oostvleteren, c'est pour apprendre que nos fantassins ont pu conquérir leur objectif... sans notre secours. Et nous rentrons, la tête basse, le cœur déçu, sans avoir tiré un seul coup de canon. Dans l'inaction, le moral de la troupe baisse rapidement. Le bel esprit qui animait les ACM disparaît au fil des jours et le mitrailleur discipliné de Paris remplace bientôt le combattant décidé d'hier. » L'état-major belge ne sait que faire de cette unité quand arrive une délégation russe. Celle-ci se montre très impressionnée par la formation. Le 20 juillet 1915, les cavaliers et cyclistes du corps des ACM apprennent leur affectation sur base volontaire pour le front russe. Il est impossible de savoir ce qui a réellement motivé l'envoi des autos canons, la légende voulant que le roi Albert ait voulu faire un cadeau au Tsar. La réalité est probablement toute autre... Toujours est-il que c'est sur le front de l'est, où les opérations sont beaucoup plus mobiles, que son potentiel sera le mieux exploité.

▼ Arrivée du cargo « Loraine » transportant les globe-trotters belges après leur traversée triomphale des États-Unis. Coll. MRA Bruxelles



Le premier conflit mondial est une transition vers la guerre moderne. L'ancienne cavalerie montée y côtoie la nouvelle motorisée. En dépit de leur courage, les lanciers et cosaques devront irrémédiablement abandonner leurs montures équestres.
Coll. MRA Bruxelles



Le terrible baiser à la Russe... Ce décoré belge n'y coupe pas ! Il doit se résoudre à accepter les coutumes locales au risque, dans le cas contraire, d'être à l'origine d'un incident diplomatique.
Coll. MRA Bruxelles



Motocycliste belge sur son Indian. Ces hommes assurent des patrouilles, des reconnaissances et de liaisons comme le feront ceux de la Seconde Guerre mondiale.
Coll. MRA Bruxelles





► Auto blindée Mors lancée à pleine vitesse dans les steppes russes où l'été est aussi chaud et sec que ne l'hiver est froid et humide.
Coll. MRA Bruxelles



UN VOYAGE ÉPROUVANT

Le voyage des soldats belges commence le 21 septembre 1915. La croisière arctique sur le cargo britannique SS « Wray-Castel » met les hommes à rude épreuve. Marcel Thiry relate son pénible voyage : « Il y eut gros temps. Ces hamacs qui montent au plafond de la cale et ne s'en détachent qu'après un long arrêt qui vous décroche de vous-même... Des douze bœufs embarqués à Brest pour l'approvisionnement en viande fraîche, plusieurs avaient-ils été reconnus impropres à la consommation, sacrifiés, et leur dépouille jetée à la mer, comme le bruit en courut ? Avait-on si mal calculé les quantités des autres vivres ? Les rations, maigres dès le premier jour, devinrent insuffisantes. Nous étions nourris de patates gelées – à présent il gelait ferme – et d'une marmelade faite de biscuit, de mélasse et de vin, car l'intendance française nous avait largement dotés en pinard. Nous avions contourné les îles britanniques, la mer du Nord étant infestée de sous-marins, et nous naviguions dans le haut de l'Océan Glacial pour descendre ensuite droit au sud vers le goulet de la mer Blanche. Une tempête nous attendait dans ces parages. Et il n'était pas question de poursuivre vers Arkhangelsk : entre les presqu'îles de Kanin et de Kola, la mer était barrée de champs de mines et nous devions attendre des canonnières pour nous y piloter. Six jours à croiser sur la mer démontée, dans les tourmentes de neige, au large de la côte déserte où un sémaphore s'obstinait à répéter l'ordre d'attendre. La disette était devenue grave ; il y eut, ma foi, un petit soulèvement que les trois officiers sacrifiés pour faire la traversée avec nous apaisèrent tant bien que mal. La troupe obtint qu'à la première accalmie un canot serait

mis à la mer pour aller chercher des vivres au poste du sémaphore. Juste au moment de recourir à ce moyen désespéré, le matin du 11 octobre, les petits bâtiments d'escorte apparurent et entourèrent notre marche aussitôt reprise en avant. Parfois ils s'égaillaient rapidement et partaient d'une joyeuse canonnade ; une haute gerbe d'eau s'élevait dans un majestueux tonnerre : c'était une mine démarrée qu'on faisait sauter. Le lendemain, nous crûmes d'abord à une vision dans le ciel glacial et redevenu très pur. De vastes mosaïques d'un bleu plus pâle et cerné d'or apparaissaient à grande hauteur sur les murs blancs et les clochers bulbeux des églises : Arkhangelsk. »

Le corps des ACM parcourt ensuite 1 000 kilomètres en train pour rejoindre Petrograd. C'est là qu'il hiverne tout en préparant ses véhicules pour les combats qui s'annoncent au plus tôt pour le printemps. De toasts en dîners de gala, les Belges sont présentés à l'ensemble du gotha militaire russe. Le point d'orgue de ce séjour sur les bords de la Baltique a lieu le 6 décem-

bre 1915 quand le Tsar Nicolas II en personne passe l'unité en revue. Collon exulte, allant jusqu'à gonfler l'opération manquée dans les Moeres en une bataille rangée victorieuse tandis qu'il fait défiler ses véhicules deux fois de suite devant le monarque par un froid polaire. La température qui frôle les -30° Celsius surprend les Belges qui ne sont pas suffisamment équipés en vêtements chauds pour faire face aux rigueurs de l'hiver russe. Gripes et bronchites sont légion. Les soldats commencent à se lasser d'une hospitalité qu'ils ne peuvent réciproquer faute d'une solde suffisante. Ils attendent l'action avec impatience. Le 5 janvier, le major Collon annonce enfin à ses hommes qu'ils partent combattre en Galicie. Les Belges arrivent dans le secteur des opérations le 21 janvier 1916.

OPÉRATIONS SUR LE FRONT DE L'EST

Afin de pouvoir comprendre la situation militaire dans laquelle les Belges vont être impliqués en Galicie, il est nécessaire de faire un petit retour en arrière. Le premier août, Guillaume II déclare la guerre au Tsar et à la Sainte Russie. Il est imité peu après par son allié austro-hongrois, l'Empereur François-Ferdinand. Cette situation, véritable chaîne de dominos qui entraîne toute l'Europe dans la guerre, est la conséquence funeste du jeu des alliances auquel se sont livrées les nations européennes. À la demande de la France, qui souhaite être soulagée d'une partie de la pression militaire germanique, le mastodonte russe se porte très rapidement aux frontières du territoire du *Kaiser*. Il surprend les Allemands qui ne s'attendent pas à des opérations si rapidement montées. Le souverain russe lance son armée dans la mêlée.



► La Russie tsariste est un pays de contraste, les Isbas les plus miteuses côtoyant les bâtiments les plus luxueux. C'est un monde encore largement féodal. Les inégalités entre les différentes classes surprendront d'ailleurs les Belges habitués à la démocratie depuis près d'un siècle.
Coll. MRA Bruxelles



Nonobstant sa doctrine d'emploi reposant sur la mobilité, le corps des ACM est par moment contraint à la guerre de position comme sur le front ouest.
Coll. MRA Bruxelles



Les trains blindés sont des armes indispensables pour les combats sur l'immensité du territoire tsariste. Le corps des ACM se battra d'ailleurs contre l'un d'eux.
Coll. MRA Bruxelles



les Mors ne sont pas les seuls véhicules blindés présents en Russie. Elles se battent, entre autre, aux côtés d'Austin Poutilov et de Lanchester d'origine britannique.
Coll. MRA Bruxelles



Les fantassins russes sont impressionnés par les autos venues d'occident, d'autant que dans les faits elles diminuent d'une manière drastique leurs pertes et sauvent parfois des situations a priori désespérées.
Coll. MRA Bruxelles



Présentation d'un mortier de tranchée. Cette arme d'origine médiévale est remise au goût du jour par la force des choses car, avec son tir courbe, elle seule permet de frapper à l'intérieur des positions enterrées.
Coll. MRA Bruxelles



Celle-ci est toutefois minée par les effets dévastateurs de la corruption et incomplètement mobilisée. D'un point de vue strictement militaire, les troupes des empires centraux sont mieux équipées et entraînées que leurs alter ego slaves. De plus, elles bénéficient d'un excellent réseau de chemin de fer qui permet de concentrer très facilement les divisions dans un endroit précis de leur dispositif. Cependant, la marche des troupes russes menace rapidement Königsberg, capitale de la Prusse-Orientale. Ceci oblige le *Kaiser* à dresser devant les assaillants certaines divisions qu'il destinait au front occidental, décision heureuse à l'est mais qui sera lourde de conséquences dans la Marne. Survient alors la victoire de Paul von Hindenburg à Tannenberg, le 28 août 1914, qui permet de desserrer l'étreinte de l'Armée de Nicolas II et de stabiliser la partie septentrionale du front est.

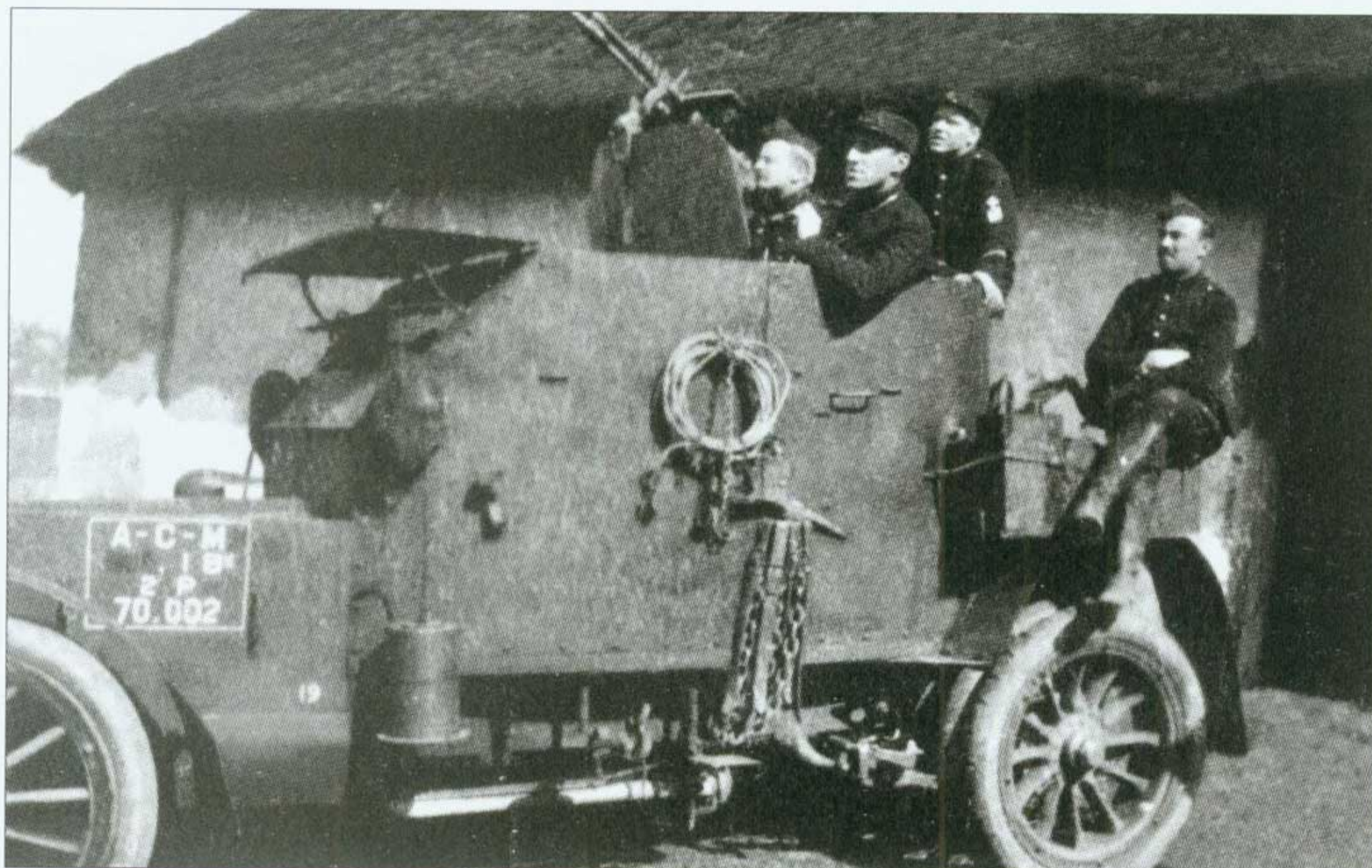
Plus au sud, le 10 août, les troupes austro-hongroises pénètrent en Russie. Dix jours plus tard, leur commandant en chef, Franz *Graf* Conrad von Hotzendorf, ordonne une offensive en direction du nord pour affronter les unités tsaristes aventurées en Galicie, une province qui se situe aux confins de la Pologne et de l'Ukraine actuelle. À leur tour, les Armées de l'Empereur autrichien sont défaites suite à la rapidité de la mobilisation adverse. Dans la journée du 28 août, la 27^e division austro-hongroise tombe dans une embuscade et perd plus de 8 000 hommes. Deux jours plus tôt, l'avance des soldats du Tsar est telle que les troupes de l'allié de Guillaume II sont prises de panique et s'enfuient à Lemberg où le moral de la population civile s'effondre. En outre, les soldats d'origine slave de l'Armée austro-hongroise manifestent leur désapprobation quant à la politique des Habsbourg en

se constituant volontairement prisonniers des Russes ou en fournissant à ces derniers des renseignements sur le dispositif autrichien. Heureusement pour les Austro-hongrois, les divisions tsaristes du sud-ouest, sous le commandement d'Ivanov, surestiment la force des troupes qui s'opposent à elles dans la région de Lemberg. Elles ne se pressent donc pas pour profiter de l'avantage acquis par la récente victoire. Les soldats de Nicolas II perdent deux précieuses journées pendant lesquelles l'ennemi a tout le loisir de se reconstituer. Toutefois, des informations erronées fournies par la reconnaissance aérienne qui n'en est qu'à ses balbutiements induisent en erreur les Austro-hongrois et, le 30 août, les forces russes commandées par Broussilov parviennent à percer les lignes de la 2^e Armée autrichienne. Lemberg, capitale de la Galicie, quatrième ville du royaume des Habsbourg et centre de communications vital, tombe entre les mains russes. Le 10 septembre, après quelques assauts mineurs, les deux armées s'affrontent sur un très large front. Influencé par les résultats désastreux de Tannenberg, Nicolas II décide de concentrer ses forces pour battre en priorité l'Autriche-Hongrie avant de s'attaquer à l'Allemagne. Le 11 septembre 1914, Hotzendorf se trouve dans l'obligation de cesser le combat et d'effectuer une retraite au-delà du San. La victoire de Lemberg laisse une Russie triomphante au sud et permet de pallier la défaite de Tannenberg. L'Autriche-Hongrie a quant à elle perdu 250 000 hommes, dont 100 000 prisonniers. La retraite de ses troupes se déroule dans le désordre, voire le chaos, et dure plus de trois semaines. Le coup porté à l'Armée de François Ferdinand est grave et sa tentative d'invasion de la Russie se termine d'une façon pitoyable. À Berlin, on murmure

dans l'entourage de Guillaume II que le *Vaterland* « s'est allié à un cadavre ». Ainsi, soumise à des dissensions internes et privée d'un grand nombre de ses éléments les plus valeureux et les plus sûrs, l'Armée austro-hongroise est vaincue et presque toute la Galicie est désormais russe. Par la suite, en mars 1915, l'importante forteresse de Przemyśl est capturée, ce qui permet au Tsar de faire 120 000 prisonniers supplémentaires et de saisir plus de 1 000 pièces d'artillerie. Toutefois, cette brillante situation militaire du printemps 1915 souffre bientôt de la désorganisation intérieure qui agite le pays. Mal conseillé, Nicolas II s'isole dans un sursaut d'absolutisme. Abandonnées par une administration gangrenée, ses troupes manquent bientôt de munitions, de nourriture et de soins. Profitant de la situation, le *Generalfeldmarschall* August von Mackensen lance douze corps d'armée à la conquête des Carpates, reprend Przemyśl et franchit le Dniestr. Pendant la retraite, des compagnies de soldats russes sous-équipées se battent avec des bâtons ! C'est à cette époque que le corps des ACM débarque à Arkhangelsk.

LES BELGES DANS L'ACTION

Le terrible hiver russe et le dégel donnent du répit à l'Armée du Tsar, mais le retour du beau temps ranime l'esprit belliqueux des monarques engagés dans le conflit. À la fin du printemps 1916, les Belges sont intégrés au sein du 6^e corps d'armée commandé par le général Goutor. Le 12 mai, dans la matinée, la nouvelle vole de chambre en chambre : le major Semet, qui remplace Collon rappelé en Belgique, et le capitaine Delporte participent à une reconnaissance dans les lignes avancées. Le soir même, ils rapportent à leurs hommes la description de ce no man's land dans lequel, dès le lendemain, les blindés évolueront. Le champ de bataille est constitué de larges ondulations entièrement recouvertes d'argile noire. Très boisée avant le déclenchement du conflit, la région n'offre plus au regard qu'un paysage lunaire parsemé, çà et là, d'arbres mutilés, criblés d'éclats et de ruines calcinées d'isbas. Voici planté le décor où, à quelques kilomètres de Tarnopol, les « *Belgiski* » recevront leur baptême du feu. Le 19 mai, l'aviation ennemie bombarde la ville de Sbaraz servant de cantonnement à l'unité. Le lendemain, les Autrichiens passent à l'offensive depuis la grande plaine de Lemberg qu'ils réoccupent depuis leurs opérations de l'année précédente.



► Tir antiaérien ! La photo est manifestement posée comme en témoigne la décontraction affichée de l'équipage.
Coll. MRA Bruxelles

Convée de patates sur le « Wraycastle » en partance pour Arkhangelsk, la nourriture aux portions mal calculées sera la première privation des aventuriers lors de leur voyage.

Coll. MRA Bruxelles

Les soldats du corps des ACM adoptent très rapidement les vêtements locaux plus chauds et plus appropriés que leurs uniformes conçus par le tailleur parisien Paquin.

Coll. MRA Bruxelles

Le corps des autos canons peut à juste titre être considéré comme une troupe d'élite. Sa composition hétéroclite, un peu en marge de l'organisation militaire belge, rappelle les armées privées qui foisonneront dans la *British Army* lors de la Seconde Guerre mondiale. Tous volontaires, les hommes qui composent l'unité sont d'origines diverses et forment un ensemble bigarré qui sera d'une excellente tenue au combat. Une analyse sociologique de la formation laisse apparaître un tableau semblable au SAS de David Stirling où des aristocrates écossais émouls d'Oxford côtoient des fermiers néo-zélandais.

Les officiers supérieurs, au nombre de cinq, sont tous issus de l'infanterie ou de l'artillerie. Le major Collon qui commande le corps des ACM est un officier réputé brillant. S'il préside à l'achat d'un matériel ultra moderne, force est de constater qu'il est irrémédiablement un homme d'une époque où le cheval est roi. Il ne maîtrise pas les tenants et les aboutissants de la mécanique automobile. De nombreux souvenirs de la troupe, tous plus amusants les uns que les autres, témoignent de cet état de fait. Ne demande-t-il pas à ses chauffeurs, lors de l'une de ses harangues, de mettre de l'essence dans le réservoir, de l'huile dans le carter, de l'eau dans le radiateur et du carbure (alors utilisé pour alimenter les phares) dans le carburateur ? Il s'emporte contre son ordonnance qui se plaint de ne pouvoir arrêter son moteur emballé par un court-circuit : « Éteignez donc les bougies, espèce de cruche ! » Il n'hésite pas, dans une discussion, à prendre parti en faveur du châssis Peugeot,

au détriment du châssis Mors, parce que dit-il : « les chevaux Peugeot sont plus puissants que les chevaux Mors. » Officier de la belle époque, attaché militaire à Paris au moment de la création de l'unité, il aime ostensiblement le luxe. Il laisse ses hommes voyager par bateau pendant qu'il fait confortablement le trajet jusqu'à Saint-Petersbourg en train, via Odessa. Il demande à Paquin, un célèbre couturier parisien, de concevoir les

UN CORPS D'AVENTURIERS !

uniformes. Ceux-ci donnant une prestance manifeste à ceux qui les endossent, ils sont une motivation suffisante pour attirer certains volontaires. Le 9 mars 1916, Collon sera remplacé par le major Semet. Plus exigeant, ce dernier aura l'honneur de commander les autos blindées lors de leur baptême du feu. Les raisons qui ont motivé le rappel du père de l'unité en Belgique restent cependant obscures. Il semble que sa mésentente avec l'attaché militaire belge auprès du Tsar y soit pour beaucoup. Épris de faste, Collon entend tout d'abord constituer son unité suivant les critères d'une double élite : comtes et barons d'une part et as du volant d'autre part. Par la suite, le principe de cooptation se substitue à cette volonté désuète : les amis font entrer les amis. Petit à petit, le nombre des volontaires croît suffisamment pour remplir l'organigramme. Il en résulte une formation qui sera animée d'une forte cohésion au combat et qui mêle toutes les couches de la société belge, en partant du noble jusqu'au simple mécano et en passant par un lutteur professionnel surnommé « Constant le marin ». Il y a aussi des étudiants à l'esprit

chicanier et frondeur, des artistes, des coloniaux accourus du Congo belge pour se battre et b... sûr des vétérans de la dure campagne de l'Yser. Au moment où les ACM sont désignées pour rendre en Russie, un écrémage naturel se fait. Les esprits casaniers qui se sont portés volontaires pour le simple motif d'éviter la guerre dans les tranchées sont mis au pied du mur. Ou ils se d'accord pour partir à l'aventure, ou ils retournent

sur l'Yser. Il s'ensuit dans les baraques des discussions de grosses discussions. Certains hésitent. Partir ? Rester sur le front belge ? Plusieurs anciens coloniaux optent pour le Congo où se prépare l'expédition de Tabora contre les colonies allemandes. Pour certains, Collon va les amener un peu plus loin en promenade d'exhibition et rien d'autre, pour ne faire que du tourisme. Les partisans du grand voyage vers l'Est rétorquent : « Ici, la guerre des tranchées va s'éterniser. On battra de moins en moins. Vous resterez dans vos trous ou dans vos cantonnements, à vous frire les cuisses devant un feu de coke. » La querelle des « touristes » et des « cuisses-frites » se termine par voie de la d'un référendum. La très grande majorité des officiers, sous-officiers et hommes de troupe signent un engagement pour la Russie. Les vides laissés par les « cuisses-frites » sont aussitôt comblés par des appels aux volontaires dans les autres unités.

Les hommes qui constituent l'unité qui part pour la Russie sont tous des volontaires, la plupart ont un esprit d'aventurier. L'esprit de liberté emporté de Belgique se heurte à la dureté des règlements de l'Armée du Tsar auxquels les volontaires belges sont soumis. En effet, un officier russe est alors en droit de cravacher un soldat dans la rue, de lui interdire de fumer en public ou encore de lui refuser l'accès à certains cafés ou buffets réservés aux seuls officiers. Dans ce contexte, comment autoriser un régime différentiel entre le soldat belge et le soldat russe encore soumis à un régime féodal sans hypothéquer dangereusement la pérennité de celui-ci ?

La réalité de la guerre des gaz est également présente en Galicie. Ces protections rudimentaires sont à peine valables pour protéger les hommes contre les attaques au chlore.

Coll. MRA Bruxelles



Collon est un homme de goût ; il choisit un célèbre couturier parisien pour les uniformes de son corps et ne peut pas faire moins pour le choix de ses voitures. Son dévolu se porte sur la firme Mors qui construit à l'époque les automobiles les plus luxueuses de Paris. Il commande à cette société 65 châssis de 20 et 35cv. Les plus puissantes sont réservées à la construction des lourdes autos canons, les autres servent de base aux autos mitrailleuses. Les engins sont équipés d'un moteur remarquablement silencieux. Leur principe est de ne pas avoir de soupapes bruyantes et difficiles à régler mais d'être équipés d'un système d'admission coulissant placé entre le cylindre et le piston. Pour augmenter la mobilité en tout terrain, les roues ont d'un diamètre agrandi et sont jume-

terrain sur lequel évoluent les blindées est pour le moins difficile comme l'explique Thiry dans la suite de son récit : « *Nous traversons Zborov, descendons vers le petit lac qui borne la ville au nord-ouest et, par un raidillon qui gagne la campagne, nous arrivons sur un sentier au long duquel nous remontons la Strypa. La région est vallonnée transversalement ; ce sont des croupes parallèles succédant à des vallées qui courent de la chaussée à la rivière. Précédés d'un motocycliste qui nous guide à travers les fondrières et les trous d'obus, tantôt coupant dans les champs, tantôt suivant le chemin qui serre de très près le marécage, nous arrivons en vue de la station. On est au plein du bombardement préparatoire à la contre-attaque. Les tranchées russes sont bouleversées. Pour gagner notre poste, il nous*

LES VOITURES DU CORPS DES ACM

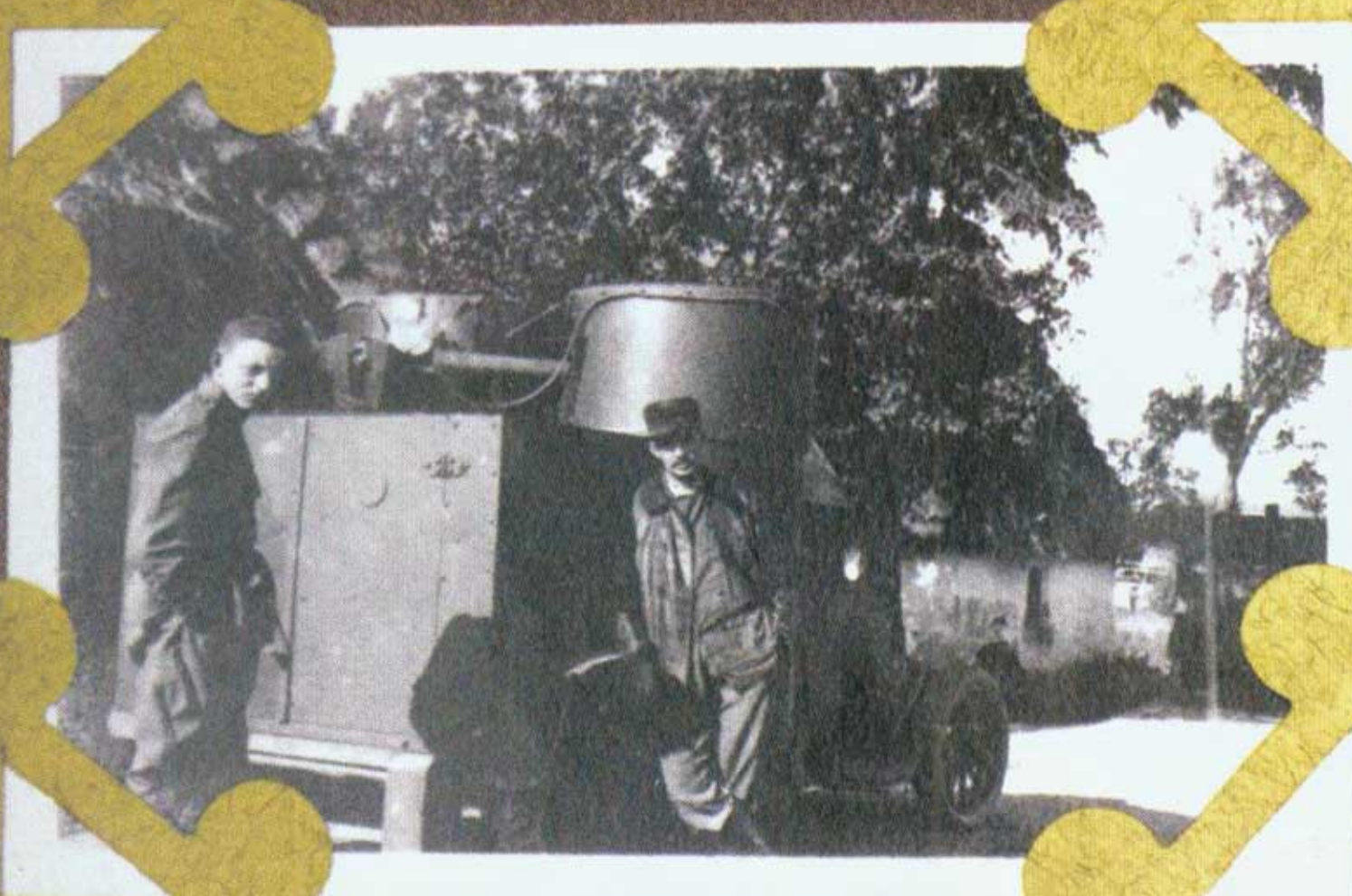
lées sur l'arrière. Seulement treize de ces engins participeront à la campagne de Russie. D'autres voitures construites par Peugeot sont également acquises mais leur capacité de chargement étant par trop réduite par le poids de la protection, elles sont jugées inaptes au combat et serviront uniquement pour l'entraînement.

Fabriqué par la firme Kellner, le blindage a la forme d'une cuve blindée avec en son centre un tourillon qui porte soit un canon Hotchkiss de 37mm et une mitrailleuse légère, soit deux mitrailleuses, une lourde et une légère. Les quatre hommes d'équipage sont à ciel ouvert, le chauffeur et l'aide-chauffeur un peu mieux abrités que le pointeur et le servant. Ces derniers doivent tirer debout, le buste émergeant de la cuve. Ils sont seulement protégés par un bouclier à trois pans qu'ils tournent vers leur objectif. Cette protection est dérisoire. Le blindage d'acier chromé a 7,5mm d'épaisseur. Un essai est effectué pour utiliser un blindage double espacé constitué de deux tôles de 3mm. L'espace de 35mm entre les deux plaques est rempli de laine de verre tassée. Cette solution n'est pas retenue car elle alourdit l'engin de 200 à 600 kg et n'est réellement efficace que si la laine est fortement tassée. La protection en simple épaisseur, plus légère, donne néanmoins à l'engin un poids trop élevé pour son châssis ainsi qu'en témoigne Marcel Thiry, l'un des membres de l'expédition : « *Les machines pèsent quatre mille kilos avec armes, munitions et équipage ; quand elles évoluent à travers champs (en principe, au combat, elles quittent les routes, où elles sont repérables par l'artillerie) ou par des chemins sauvages, elles mettent à dure épreuve les honnêtes châssis commerciaux sur lesquels on a tout bonnement juché leur carapace et leur tourillon armé. Les pilotes doivent alors manœuvrer avec d'innombrables précautions comme si leur petit cuirassé terrestre avait un pont arrière de cristal ; et cela sous le feu, quand il faut pouvoir se soustraire par une manœuvre rapide au tir d'artillerie qui vous a pris en fourche...* » Cela est d'autant plus pénalisant que le

faut escalader par une pente en crochet, d'une inclinaison redoutable, le très haut remblai de la route qui relie la station à la chaussée. La voiture ne peut s'élancer. Et, au moment où nous nous engageons en première vitesse dans ce virage, je vois par la lucarne un cadavre autrichien dont nous écrasons les pieds... De l'autre côté, la descente est plus difficile encore. Le passage est déjà baptisé. Pour tous les chauffeurs qui ont travaillé dans ce secteur, le « saut de la mort » restera le souvenir d'un joli tour de force. »

Les constructeurs automobiles de l'époque fournissant déjà des accessoires en option, Collon en choisit quelques-uns pour ses véhicules. Le démarreur électrique, surnommé à l'époque « l'auto départ », est bien sûr primordial pour éviter aux chauffeurs de sortir du véhicule sous une pluie de mitrilles afin de tourner la manivelle. L'éclairage fonctionne avec du carbure et de l'acétylène mais est remplacé par un système électrique sur batterie. Innovation pour l'époque, l'officier belge équipe ses engins de « glaces de marche arrière » ; ces rétroviseurs ont un but tactique, les véhicules devant dans certains cas faire leur approche en reculant pour faciliter leur retrait du champ de bataille.

Nonobstant ces défauts, les véhicules seront capables de résister au dur traitement que leur impose la campagne. Les véhicules belges détruits au combat seront parfois gracieusement remplacés par des autos blindées russes de type Austin offerte par le Tsar en personne. Notons enfin que, outre les autos blindées, le corps des ACM était équipé de 16 autos légères, 34 camions, 25 motos et pas moins de 130 vélos pour les cyclistes.



Les autocanons subissant des pertes pendant les combats, le Tsar n'hésitera pas à offrir en remplacement ses propres Austin-Putilov.
Coll. MRA Bruxelles



Les hivers sont tellement rudes que, lors de leur arrivée, les Belges partagent leurs baraquements avec leurs montures mécaniques.
Coll. MRA Bruxelles

Véhicule blindé russe reconnaissable à ses boucliers d'armes cylindriques servi par un équipage belge.
Coll. MRA Bruxelles



Leur point de départ est arrosé par deux fleuves : le San et le Bug, ceux-ci se jetant dans la Baltique. Les Armées de Nicolas II, quant à elles, sont stationnées dans la plaine du Dniestr et du Sereth dont le cours prend fin en mer Noire. Une importante crête montagneuse sillonnée par de rares voies de communication sépare ces deux bassins hydrographiques. L'un de ces cols montagneux est considéré comme la voie privilégiée pour une invasion ; il s'agit de la route reliant Lemberg, alors aux mains des Autrichiens, à Tarnopol, position clé dans le dispositif tsariste. C'est vers ce défilé que le général russe Brousiloff lance ses troupes dans une contre-offensive victorieuse. Début juin, les faubourgs de Tarnopol se transforment en un théâtre d'opérations pour le 6^e corps d'armée russe et c'est dans ce secteur stratégique que les Belges prennent position. Dans les deux camps, la lutte se prépare fiévreusement. Le choc est imminent. L'assaut commence le 3 juin 1916. Les Autrichiens sont solidement retranchés dans d'inextricables boyaux que renforcent de nombreux abris et ouvrages bétonnés protégés par d'épais réseaux de barbelés. Sous le couvert de ce système de défense, une artillerie bien plus puissante que celle du Tsar, tient en respect des Russes sous-équipés et dont les officiers avouent volontiers : « *Notre artillerie lourde, c'est le courage du fantasme* » ! Mais c'est aussi dans un règlement militaire impitoyable accordant aux officiers le droit d'abattre comme un chien le soldat qui ne se précipite pas à l'assaut que l'Armée russe puise l'essence de sa force de frappe. Les deux batteries blindées du corps des ACM sont engagées pour appuyer les vagues d'assaut de leur allié. La première batterie a atteint sa position

d'attente à l'orée du bois de Czikiari tandis que la seconde a détaché deux canons de 37mm et ses mitrailleuses dans les tranchées de première ligne en vue de participer à l'offensive. C'est finalement le 4 juin que l'unité expéditionnaire reçoit son baptême du feu après une préparation d'artillerie de sept heures et d'une intensité croissante. Des pièces de tous calibres crachent leur mitraille par-dessus le fleuve Sereth qui flâne, impassible, entre les deux camps. À 11 heures, c'est l'assaut. Le 16^e régiment d'infanterie russe s'étire en de longues files de soldats serpentant dans les tranchées. Avant d'enjamber le parapet pour marcher vers leur destin, les *moujiks* se tournent vers l'Orient, se signent trois fois, puis s'enfoncent, le dos courbé, dans la plaine marécageuse qui les conduira vers leur objectif, le village de Iankowce. Celui-ci a été bâti sur un mamelon tout proche. Les petits canons belges arrosent les positions ennemies. L'assaut échoue. La façon dont les autos canons sont engagées dans cette opération montre bien qu'elles ne sont pas utilisées d'emblée dans les missions pour lesquelles elles ont été conçues. En effet, le corps des ACM a été pensé et constitué d'une manière telle qu'il ne peut pas être utilisé seul dans la profondeur du dispositif ennemi car il est d'une taille bien trop réduite pour cela. En outre, si l'étendue du front se prête bien aux opérations telles que l'avait voulu Collon, elles sont encore en contradiction avec les conceptions militaires de l'époque. Les voitures restent donc liées à des unités russes, régiments ou divisions, auprès desquelles elles occupent un rôle d'appui d'infanterie similaire à celui des premiers chars, ainsi qu'en témoignent les carnets d'Oscar Thiry : « *Il y a cinq lignes successives*

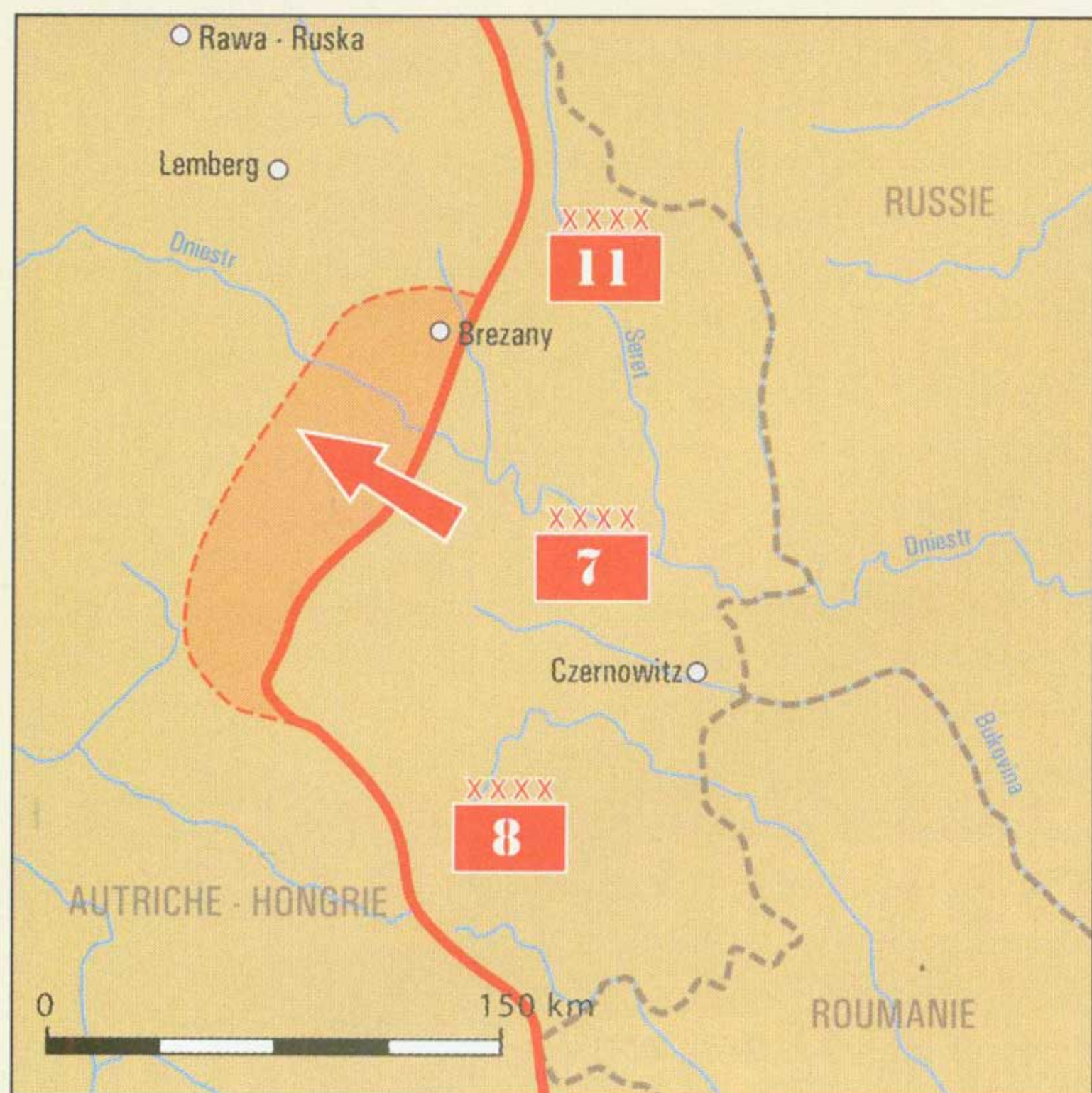
de tranchées russes qui ont été creusées l'une après l'autre, les Russes se rapprochant chaque nuit des positions ennemies. Toutes ces tranchées sont pleines de soldats qui nous font des signes de tête quand nous passons. Le champ de bataille sent la poudre, l'odeur nous en prend à la gorge dès notre arrivée. Il y a sur tout le plateau un affreux déchaînement d'artillerie. Au moment précis où nous traversons la passerelle jetée sur la tranchée avancée, la vague d'assaut bondit. Sans l'attendre nous filons droit dans la direction du mamelon qu'on nous a indiqué. Nous sommes arrêtés par un fossé derrière lequel les Allemands ont amoncelé le fouillis des barbelés. Aussitôt, nous avons ouvert le feu au canon contre les tranchées allemandes. Moins vite que nous, qui l'entraînons, la ligne d'assaut s'avance. Mais elle n'est pas à notre hauteur que nous voyons en face des dizaines, puis des centaines de soldats allemands sortir de leur tranchée, les mains hautes, et se mettre à courir dans notre direction. Ils se rassemblent en groupe compact pour traverser les barbelés à un endroit où ils sont détruits, et c'est là que la vague russe, qui ne prend pas garde à eux, les croise et continue sa progression. Nous allongeons le tir, pour atteindre la seconde ligne, puis nous allongeons encore. La charge russe a dépassé la ligne de crête. Il faut faire demi-tour et rentrer. Mais nous sommes littéralement entourés par le flot des prisonniers qui paraissent épouvantés par notre machine. C'est à la blindée qu'ils se rendent. »

Jusqu'à la fin septembre et pendant toute la durée de cette offensive qui fera 350 000 prisonniers et qui, de Czernowitz à Loutsk, va pousser profondément dans les positions austro-allemandes, les autos canons se trouveront en ligne de façon presque ininterrompue dans des engagements très fréquents. Définir une méthode d'emploi des autos blindées est très difficile.

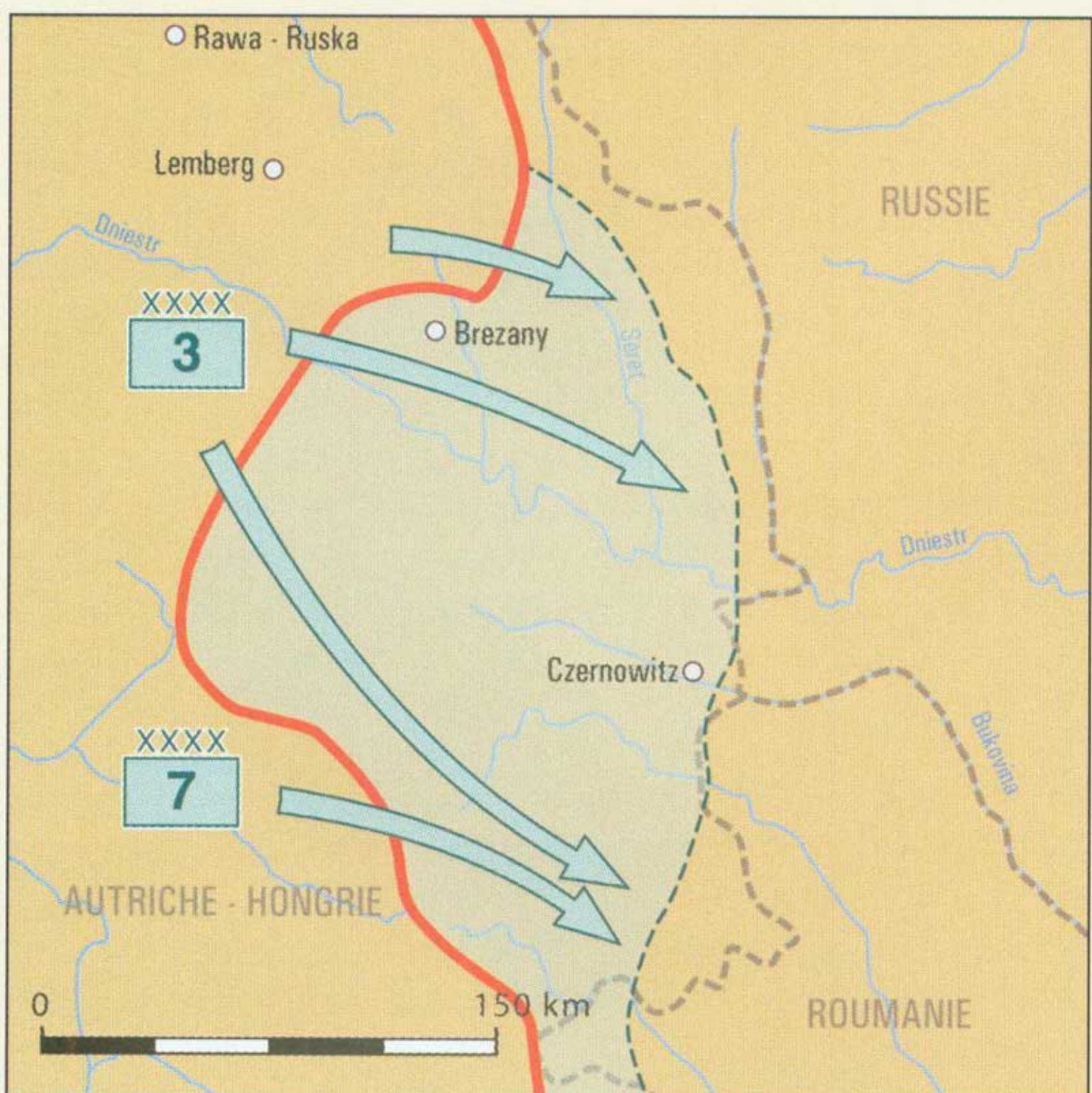
◀ Les premières autos fournies aux ACM lors de leur constitution sont des Peugeot. Celles-ci ne suivront pas les aventuriers à travers leur périple autour du monde.
Coll. MRA Bruxelles

▼ La baignoire et le bouclier de l'arme principale sont des protections bien rudimentaires. Cependant, face à un ennemi dépourvu d'armes adaptées, elle suffisent bien souvent.
Coll. MRA Bruxelles

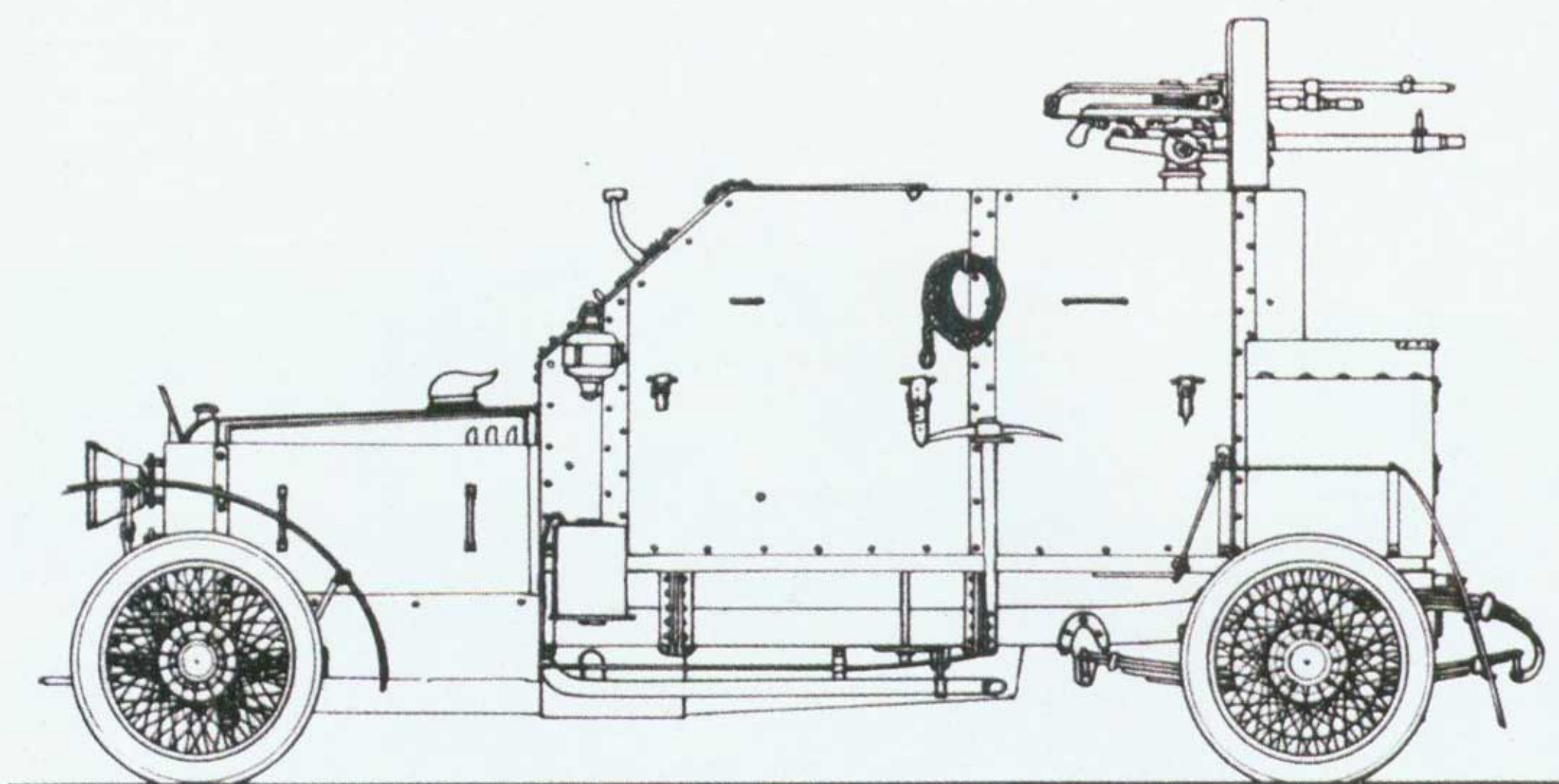




Offensive russe
16 juillet 1917



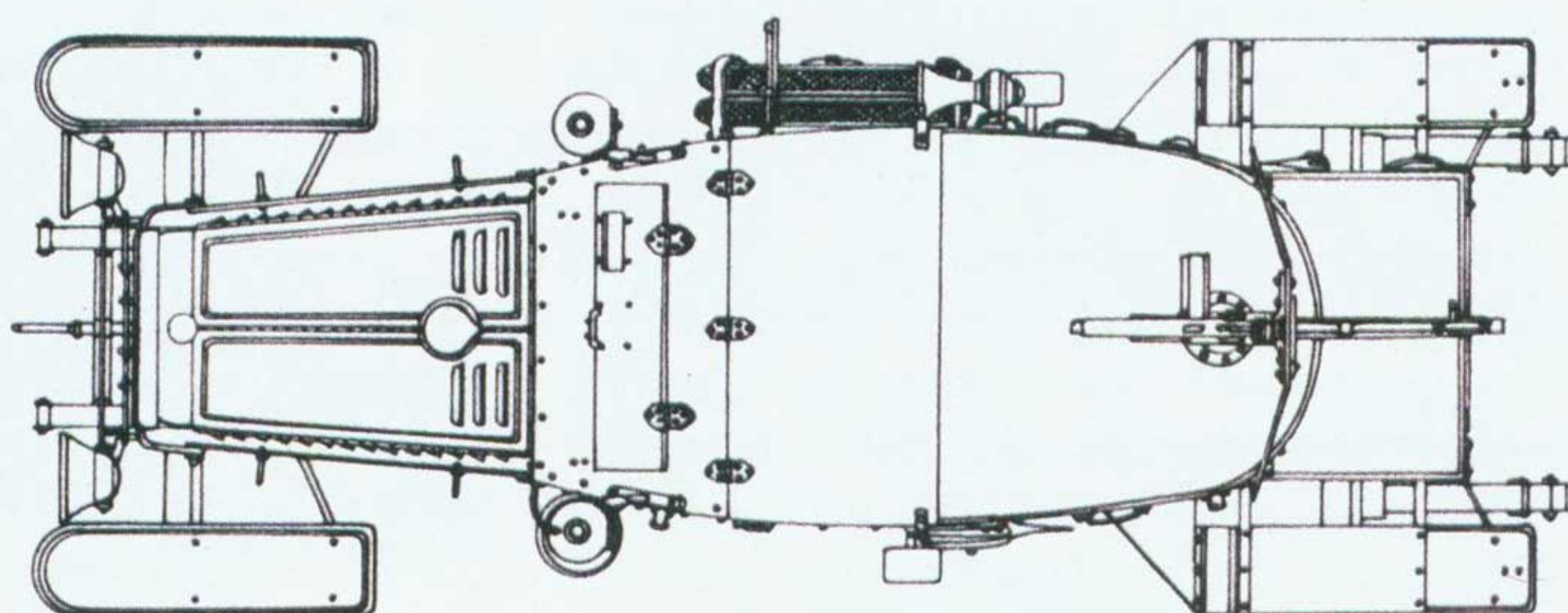
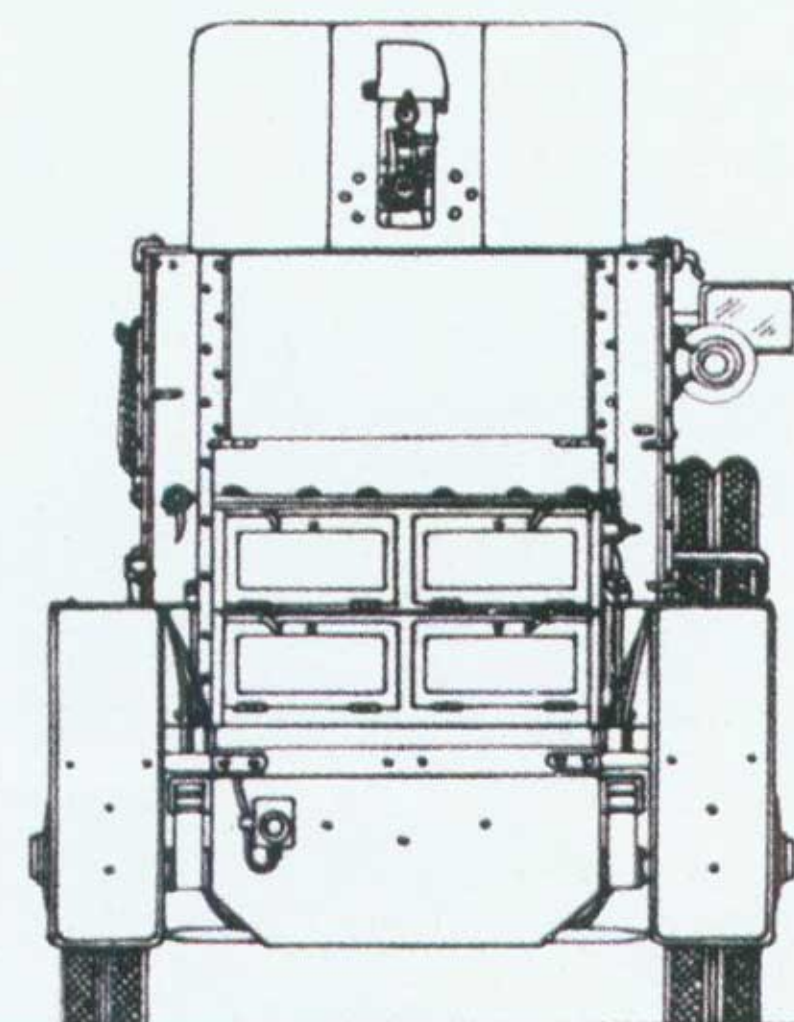
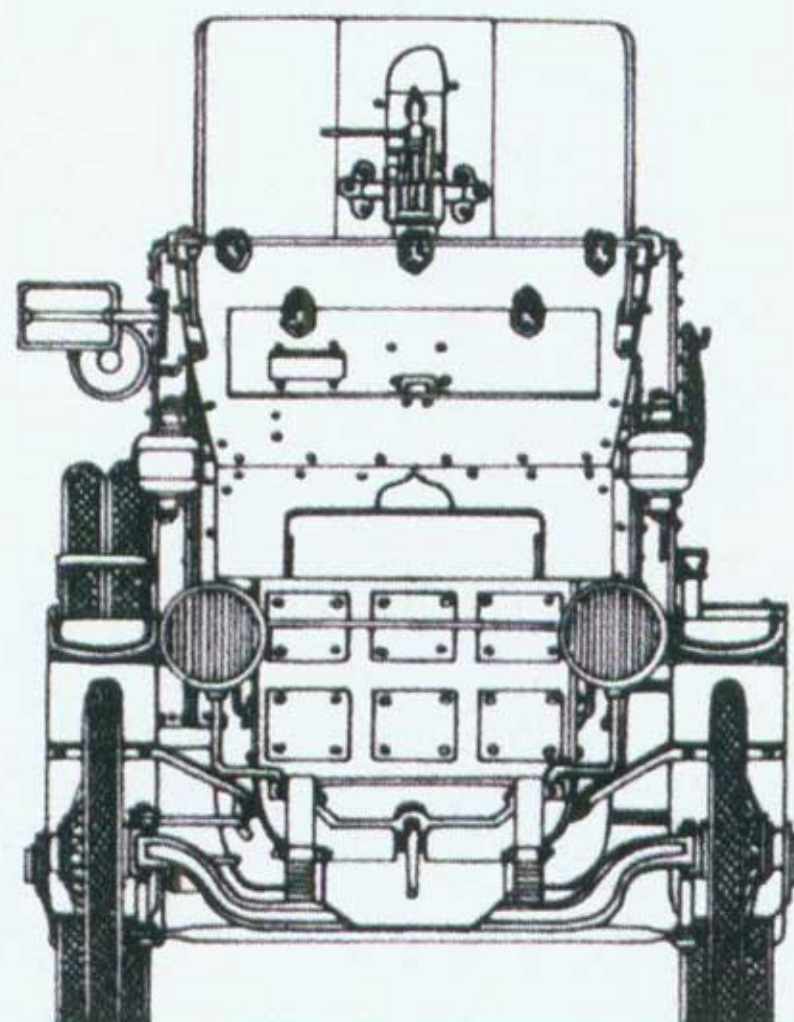
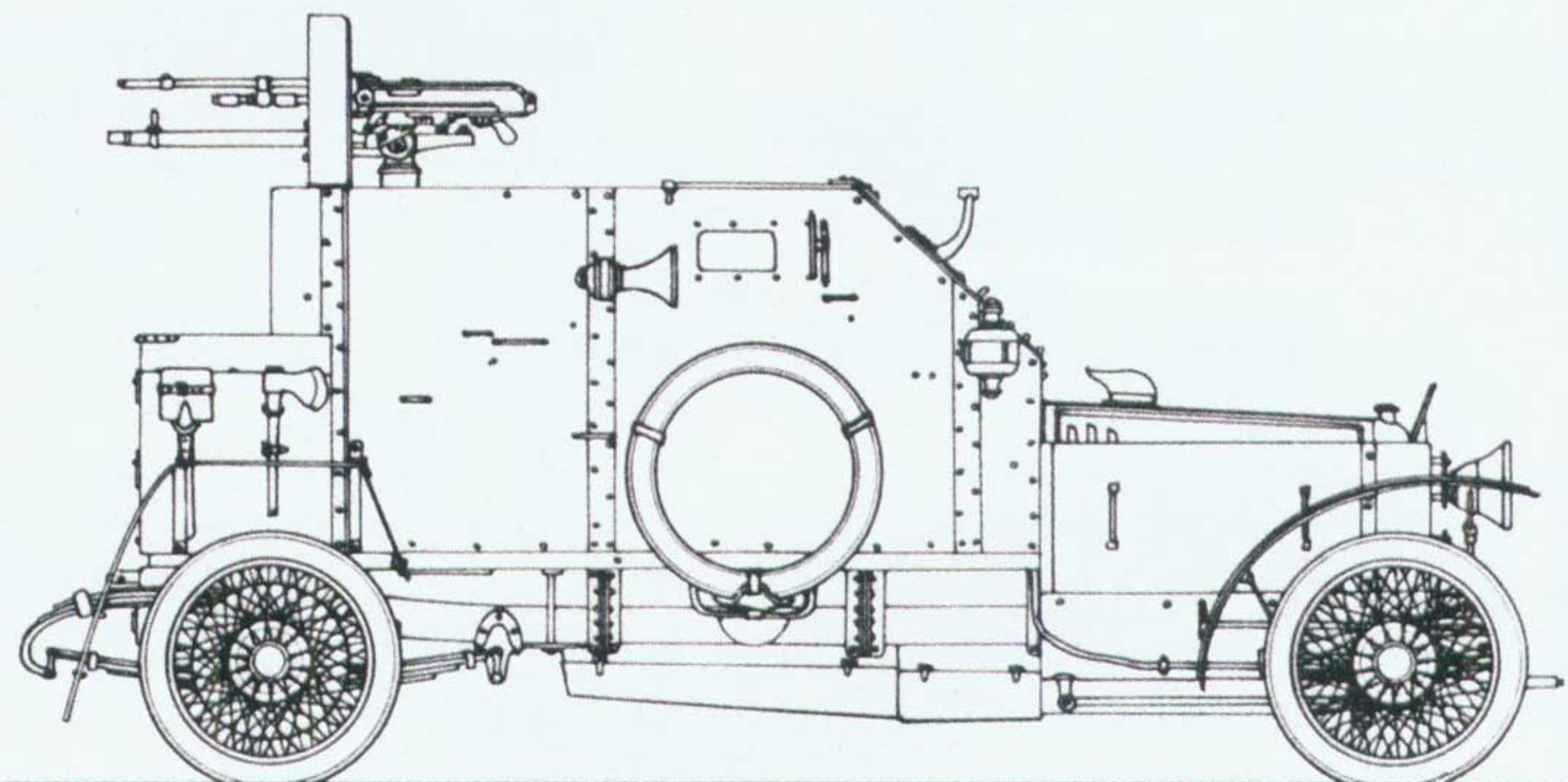
Contre-attaque allemande
19 juillet - 3 août 1917



AUTOMITRAILLEUSE MORS

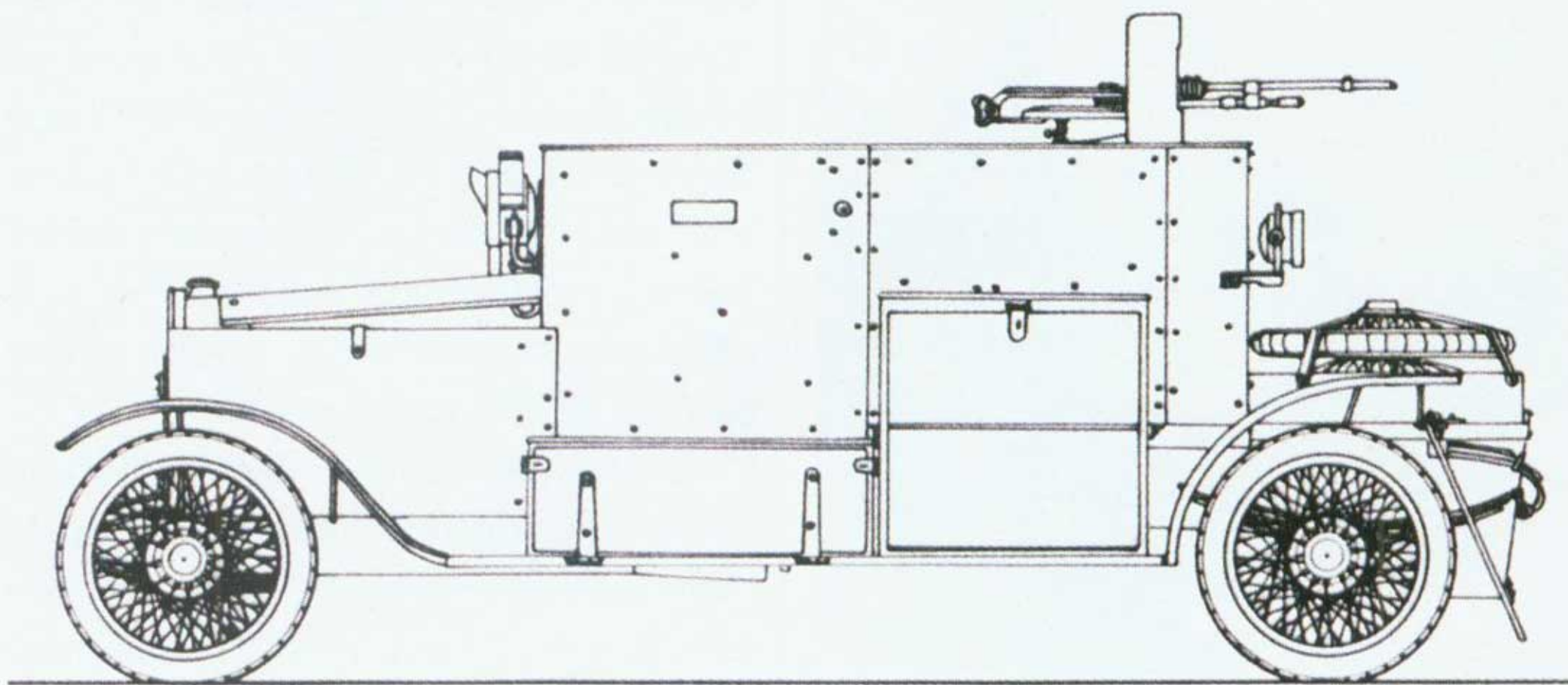
Modèle 1914

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2007





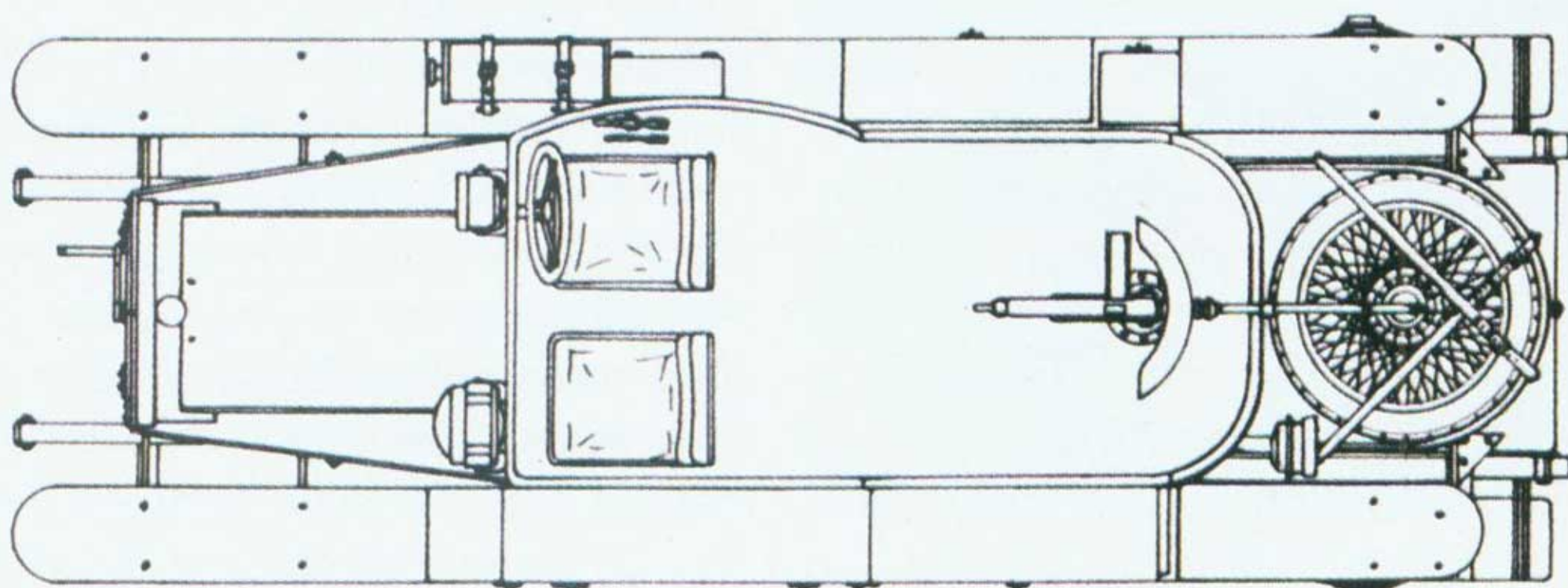
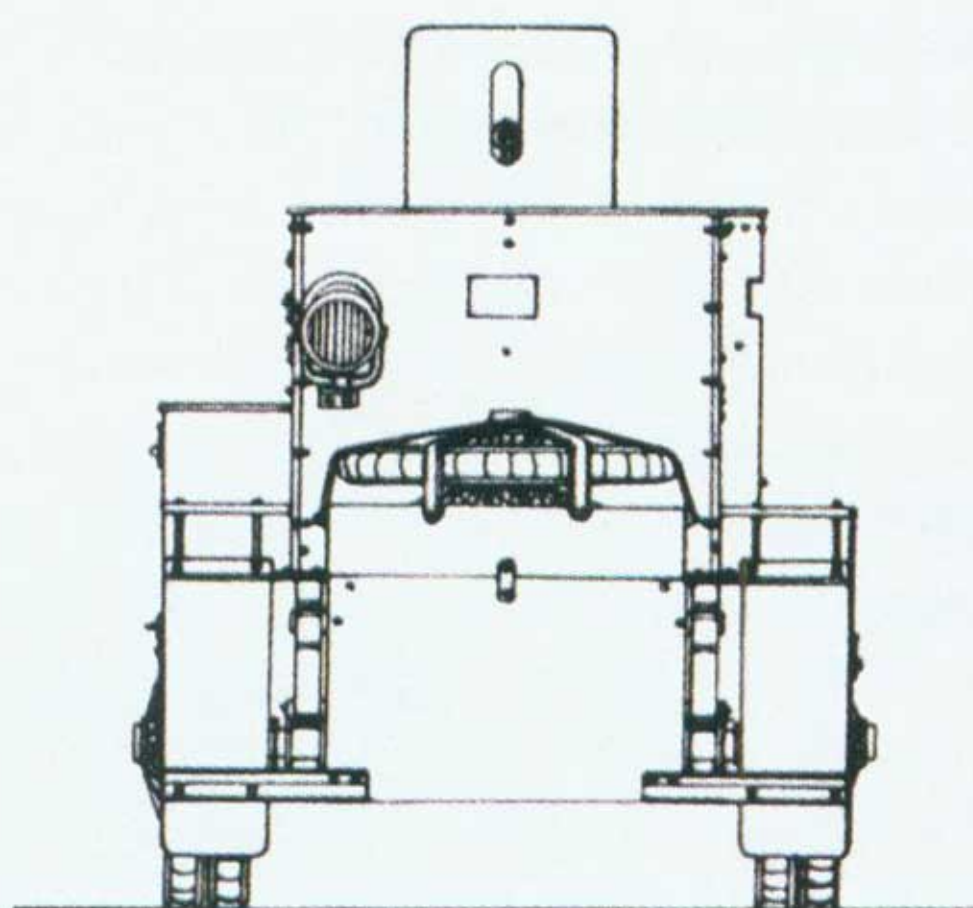
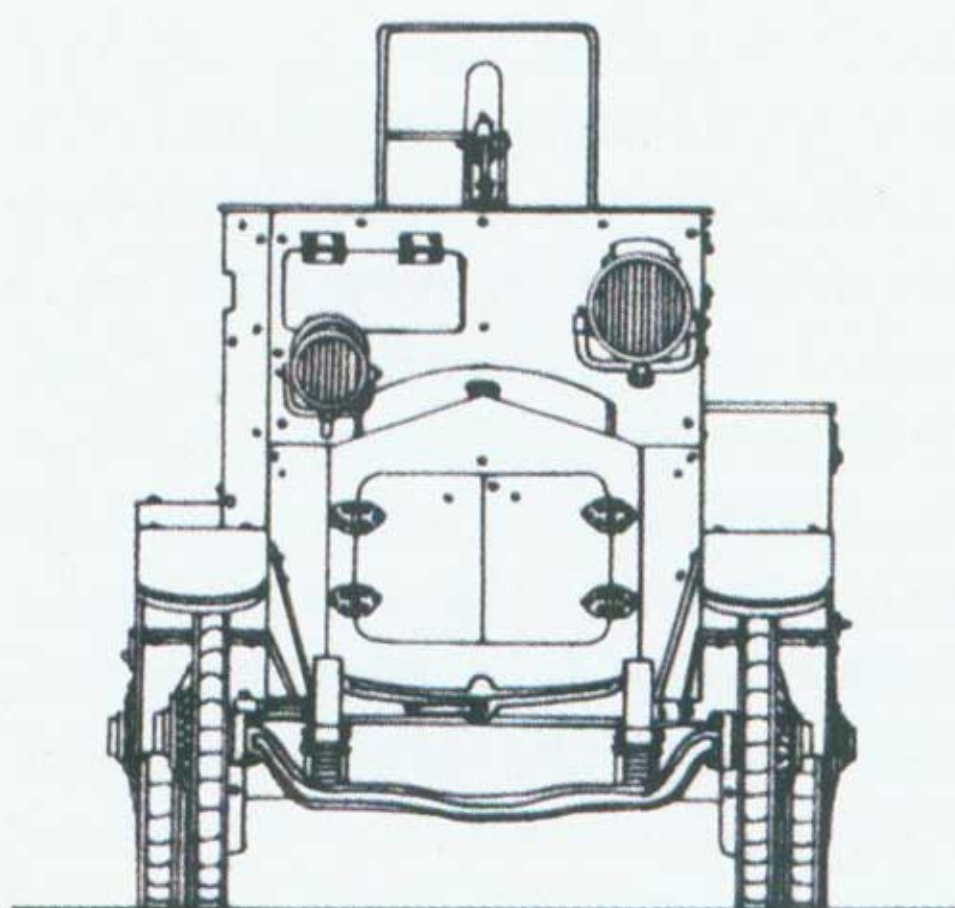
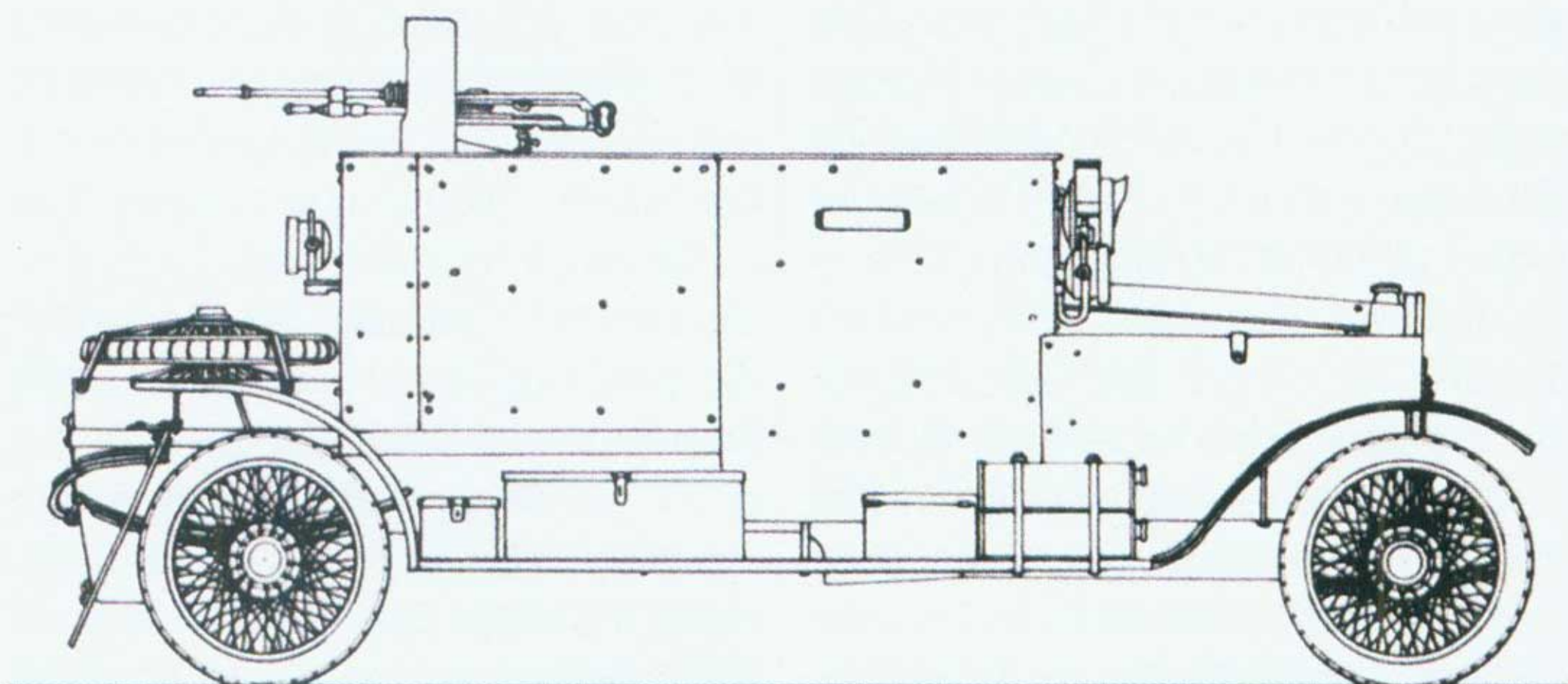
1916

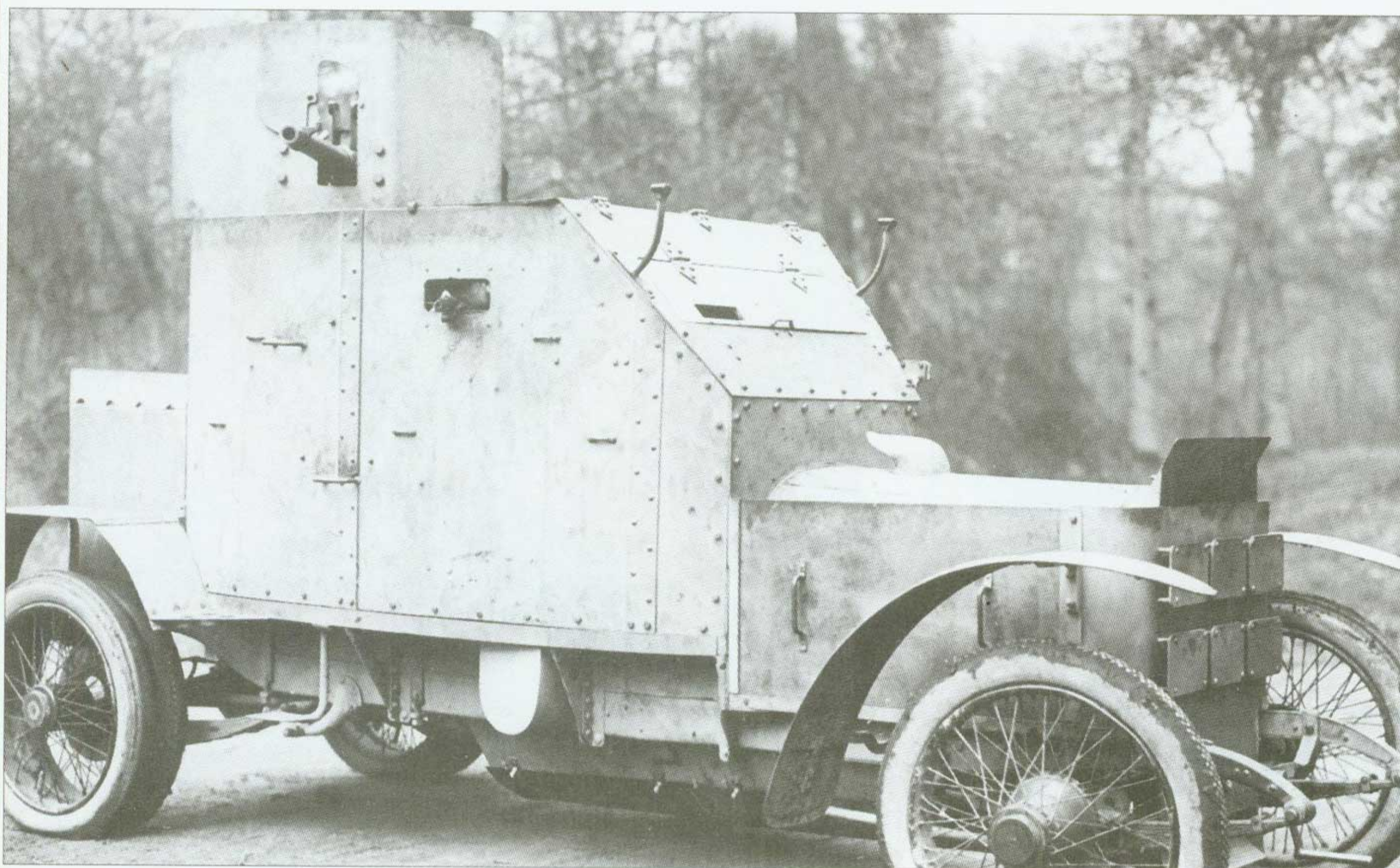


PLANS AU 1/48

AUTOMITRAILLEUSE MINERVA
Modèle 1914

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2007





▲ Ce véhicule est équipé d'un canon de 37mm dont la fonction première est de réduire au silence les positions de mitrailleuses adverses.
Coll. MRA Bruxelles

Il n'y pas de règles strictes tant la campagne peut être qualifiée de « guerre variée ». Parfois, devant de forts retranchements, les petits canons sont démontés et, depuis la première ligne, attaquent de près des postes de mitrailleuses. Les cyclistes combattent occasionnellement avec les pointes de cavalerie. Il arrive aux voitures d'accompagner la vague d'assaut et de l'appuyer par un tir rapproché. Elles devancent aussi l'infanterie et vont avec les Cosaques enlever et occuper un village. Pendant le mois d'août 1916, les soldats belges sont même employés contre un train blindé. Ces derniers sont très répandus sur le front russe où le rail demeure le seul moyen disponible pour transporter armes et effectifs. Ils participent souvent aux offensives. Voici un autre extrait des carnets d'Oscar Thiry qui démontre que les véhicules peuvent venir à bout d'ennemis puissamment armés : « La batterie doit tirer au canon sur le train blindé et, à la mitrailleuse, sur les tirailleurs autrichiens qui défendent le village de Presovce, de l'autre côté de la vallée. Nous montons en marchant avant un chemin étroit à tournants difficiles. À quelques mètres du cimetière, nous faisons demi-tour et entrons en marche arrière. Nous allons jusqu'aux fantassins russes blottis dans leurs trous de tirailleurs où ils s'abritent la tête et les épaules. Les autres voitures se placent à notre gauche et, aussitôt, nous commençons le tir. Le premier coup de canon qui part est un soulagement à la tension de nos nerfs. Je passe les gargousiers à Wagemans ; il faut que je me plie en contorsions bizarres sur la caisse de munitions de

mitrailleuse qui me sert de siège pour prendre les obus, dans la tourelle, insinuant mes bras, ma tête, mon buste, entre les jambes du chef de pièce et du chargeur. Jamais encore je ne m'étais aperçu qu'il y a si peu de place dans un auto-canon. Et il fait chaud ! Et ce petit roquet de 37 dans notre boîte blindée arrache les tympanes. Volkaert tire, tire, tire. Le canon, trop échauffé, ne s'ouvre plus aussi facilement. Il faut, à chaque coup, employer l'écouvillon pour éjecter la douille vide. Pour laisser au canon le temps de se refroidir, nous mettons la mitrailleuse en batterie et nous ouvrons le feu sur les tirailleurs. À ce moment, le train commence à riposter vivement. Par les lucarnes, je vois les shrapnells ponctuer l'atmosphère et leurs gerbes de balles faire jaillir la terre comme de l'eau dans laquelle on lance des poignées de gravier. Ce sont des bandes qu'il faut passer maintenant. Assis sur les talons, je suis coincé entre le réservoir et ma caisse de munitions. Imhauser, de l'autre côté, attrape au vol les bandes-chargeurs vides que la mitrailleuse éjecte. Et le « racataca » de notre petite Hotchkiss est sec et brutal. On a remis de l'huile dans la culasse du canon et nous recommençons d'envoyer des obus contre le train... Et voici que le train se retire... Nous rentrons à Zborow en vainqueurs, joyeusement salués par les soldats russes. Notre première pensée est de chercher sur les voitures les traces de projectiles. Rien dans les pneus. Une balle a troué la plaque arrière de numérotage de la 14. Le blindage de la 16 porte quelques éraflures. » Ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres où le corps des ACM s'illustre d'une ma-

nière éclatante et force l'admiration de la 6^e Armée du général Goutor. Ce dernier est un officier truculent : pour remercier les « Belgiski », il se lance dans un discours en français teinté d'un sabir slave. Voulant traduire ses sentiments d'amitié pour ses alliés, il affirme avec sérieux, qu'il est l'amant de tous les Belges !

Vers la fin de 1916, un profond mouvement de mécontentement secoue le régime tsariste affaibli par les duretés de la guerre. En mars 1917, des émeutes provoquées par la famine éclatent à Petrograd. Le Tsar est contraint d'abdiquer, la Douma, le parlement russe, décide de continuer la guerre aux côtés des alliés malgré l'opposition de Lénine qui bénéficie du soutien de la population. Une dernière grande offensive est lancée le premier juillet 1917. Après un début prometteur, qui permet d'enfoncer le front autrichien, les réserves allemandes accourent et rétablissent la situation. Très vite, l'Armée russe démoralisée et minée par des dissensions internes bat massivement en retraite à travers la Galicie. Les Belges se retrouvent alors plongés dans la tourmente de la révolution d'octobre.

Durant cette retraite, les autos blindées opèrent plus d'une fois pour leur propre compte, puisque dans la débâcle, les liaisons sont fréquemment rompues avec les postes de commandement russes. Elles interviennent par les moyens les plus divers et d'une manière très créative. Tout le personnel des échelons de combat, officiers subalternes, chefs de pièces et équipages, s'adaptent sans cesse à toutes les circonstances imprévisibles de la longue bataille en rase campagne entrecoupée par de nombreux arrêts pendant lesquels l'action de l'unité sauve la situation. Le récit d'Oscar Thiry illustre encore une fois parfaitement le potentiel que peut avoir dans de telles circonstances le corps des ACM : « Nos voitures tapies derrière un petit mamelon, nous surveillons, à la jumelle, les approches de la côte 381. À la file indienne, des compagnies autrichiennes descendent dans les vallées où elles se concentrent. Longtemps, nous voyons ces longues lignes de grosses fourmis noires s'infiltrer méthodiquement dans les combes comme si la mer s'écoulait à travers les fissures d'une digue. Et nos cœurs battent. La partie est tragique. Coup sur coup, des messages de l'état-major arrivent au capitaine Oudenne qui nous a groupés autour de lui pour suivre l'action. On compte absolument sur nous.

Le bombardement a décimé les troupes russes qui défendent la ligne. Sous l'ouragan de fer que l'ennemi prodigue, il est matériellement impossible de les renforcer. Les positions gagnées hier sont perdues si nous ne sauvons pas la situation. Le flot des fourmis s'est arrêté. Partez vite ! crie le capitaine. C'est le moment. À la minute précise où, donnant tous les gaz, nous débouchons devant la tranchée russe, la vague autrichienne a déjà bondi de ses abris. Les hourras éclatent, les canons ont allongé leur tir. Mais il n'a pas fallu plus longtemps à notre colonne pour se déployer devant la tranchée. Et nos trois pièces fauchent la ligne ennemie qui déjà se voyait triomphante et qui se brise et vacille et se morcelle, hésite et serpente et lâche pied. Une autre vague part, mais son élan est brisé par avance, nos obus qui ne font pas jaillir d'immenses gerbes de terre mais qui crépitent sans arrêt et qui viennent de si près, de si près ! Et notre mitrailleuse mouvante, et les masses grises de nos machines surgies brusquement dans le crépuscule, et toute cette intervention inattendue pour le soldat qui croyait l'affaire gagnée après un tel bombardement, et ce que l'heure achève de nous prêter d'un peu fantasmagorique, tout cela a brusquement changé la face du combat. La poignée de fantassins russes échappés aux obus trépite et saute de joie autour de nous. Accrochés au blindage, ils nous montrent ça et là des grappes d'Autrichiens tapis sur le sol, n'osant pas reculer, ne pouvant plus avancer : À droite ! - Là, là ! - Encore là ! - À gauche ! - Devant nous ! Et ces braves sont émouvants d'enthousiasme, de gratitude joyeuse. En face, le silence s'est fait. Sur la campagne, la nuit tombe. Il nous faut rentrer, la route sera déjà bien dangereuse avec le peu de lumière qui vient encore du couchant. » Après avoir reculé jusqu'à Poshourof, les Belges essayent de retarder l'inévitable et combattent aux côtés de régiments de cavalerie cosaques. Ils parcourent les routes, tendant des embuscades, semant la panique parmi les rangs de l'adversaire en lui infligeant des pertes sensibles. L'ennemi, dans sa marche désormais facile, avance toujours et toute l'unité part alors pour Kiev, rappelée par le gouvernement belge. La guerre civile éclate dans ce dernier bastion de l'Ukraine au moment de leur passage. Les officiers tsaristes ayant fui le front sous la menace constante de leurs hommes périssent assassinés par une justice plus que sommaire. Dans cette

guerre fratricide, les factions ennemies se disputent les quelques autos blindées que le corps est parvenu à sauver. Mais ce dernier ne voulant pas voir ses voitures qui avaient combattu les empires centraux servir à l'entre-déchirement des Russes, ordre est donné de les faire sauter. Les magnifiques autos canon de Collon finissent en amas de ferraille.

UN RETOUR ROCAMBOLESQUE

Oubliés de tous, les Belges en sont réduits à se débrouiller à l'aide d'expédients de toutes sortes. Ils montent même une distillerie de Vodka. La production est d'une qualité telle qu'elle est réputée dans toute l'Armée russe ! Les bénéfices de la vente permettent de garnir l'intendance et de nourrir l'unité pour le trajet de retour ! Après beaucoup de difficultés, le corps est enfin autorisé à quitter Kiev et fait route tant bien que mal vers le nord. Parvenu à Vologda, il lui faut virer vers l'est, l'avance allemande sur Petrograd se faisant menaçante. Commence alors la traversée de toute la Sibérie avec une lenteur désespérante ; deux mois de trajet en chemin de fer. Là encore, des embûches attendent les Belges. Ils sont accusés de trahison et d'être des partisans de Semianof qui, de l'autre côté de la frontière russo-chinoise, organise un centre de résistance anti-bolchevik. Il leur faut alors user de trésors de diplomatie, de ruses, de menaces, donner des signatures affirmant des paroles d'honneur de rester neutre pour pouvoir enfin s'échapper de cette Russie

tourmentée. Ils traversent la frontière chinoise à Kharbin, concession russe du transsibérien, où ils sont cordialement reçus. Un balai diplomatique se met alors en route pour permettre l'extraction de l'unité sans heurt. Le train qui transporte les Belges se remet en route pour Vladivostok. Pendant les haltes, des amitiés se nouent entre les évacués et des officiers russes blancs. Au point que trois soldats belges finissent par désertir pour aller chasser le tigre dans les montagnes. Ils ne reviendront en Europe que trois ans plus tard ! Vladivostok est atteinte le 23 avril 1918. Le corps embarque deux jours plus tard sur le cargo SS « Sheridan » pour quinze jours de traversée sur le Pacifique. La patrie de « l'oncle Sam » est atteinte le 4 mai. Durant leur séjour aux États-Unis, partout, des foules immenses se pressent sur le parcours des globes trotteurs. À San Francisco, ils marchent sur des tapis de fleurs ; à New-York, c'est un véritable délire : les universités, les clubs, les chambres de commerce organisent de magnifiques réceptions ; bref, le voyage de retour se transforme en une marche triomphale. Le 15 juin 1918, alors que le front français se prépare à recevoir l'assaut décisif, ce qui reste du corps des autos canons s'embarque pour Bordeaux sur le paquebot transatlantique « Lorraine » transformé en transport militaire. Trente-trois mois après son départ pour Arkhangelsk, l'unité revient sur le continent européen. Elle n'existe plus comme formation blindée. Elle sera dissoute à son arrivée. ■

▼ Les villes russes ne sont pas toutes des bourgades en torchis. Bien souvent, l'aristocratie possède de majestueuses constructions. Ce goût du faste ne sera pas pour déplaire au major Collon qui se sentira très à son aise dans cet univers. Coll. MRA Bruxelles

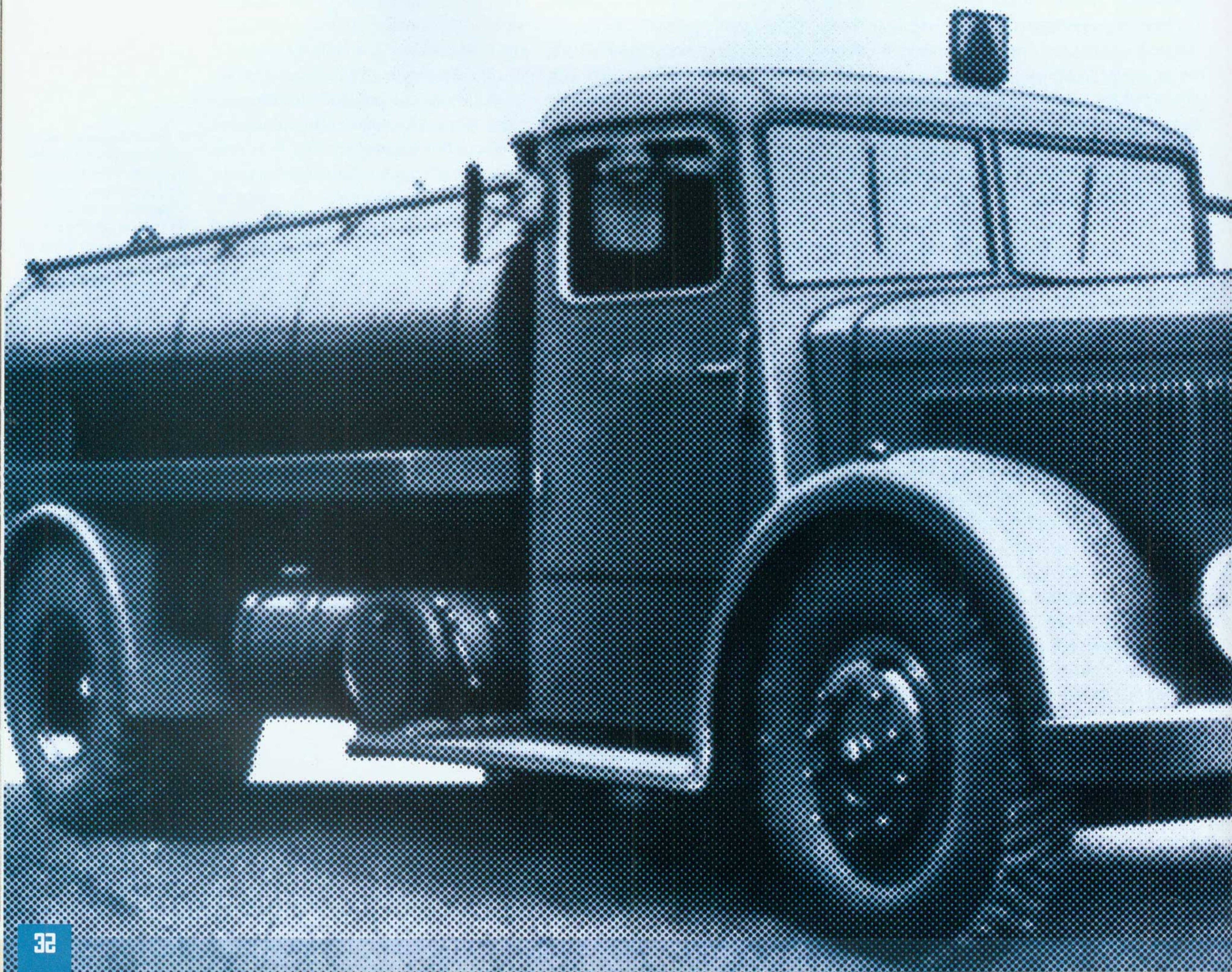




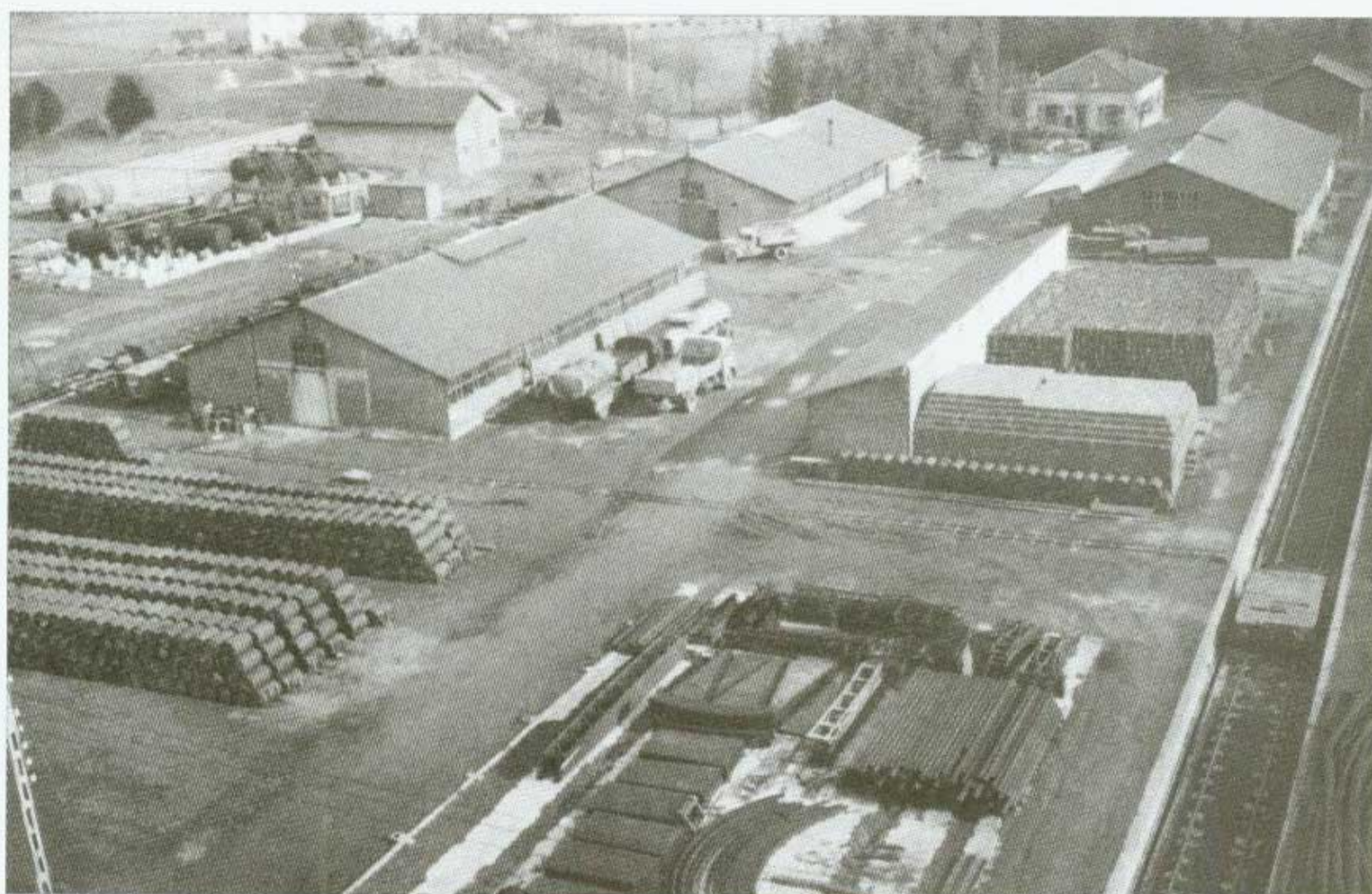
Par Nicolas Legrand

De l'or noir pour les braves

Dans l'ombre des combattants mais bien souvent également sous les attaques meurtrières de la *Luftwaffe* voire sous les tirs de l'artillerie ou d'armes légères, les unités françaises de ravitaillement en carburant vont disparaître dans les terribles combats de mai et de juin 1940. Malgré le danger permanent, elles délivreront leur précieux liquide dans des circonstances parfois rocambolesques mais aussi souvent dramatiques.



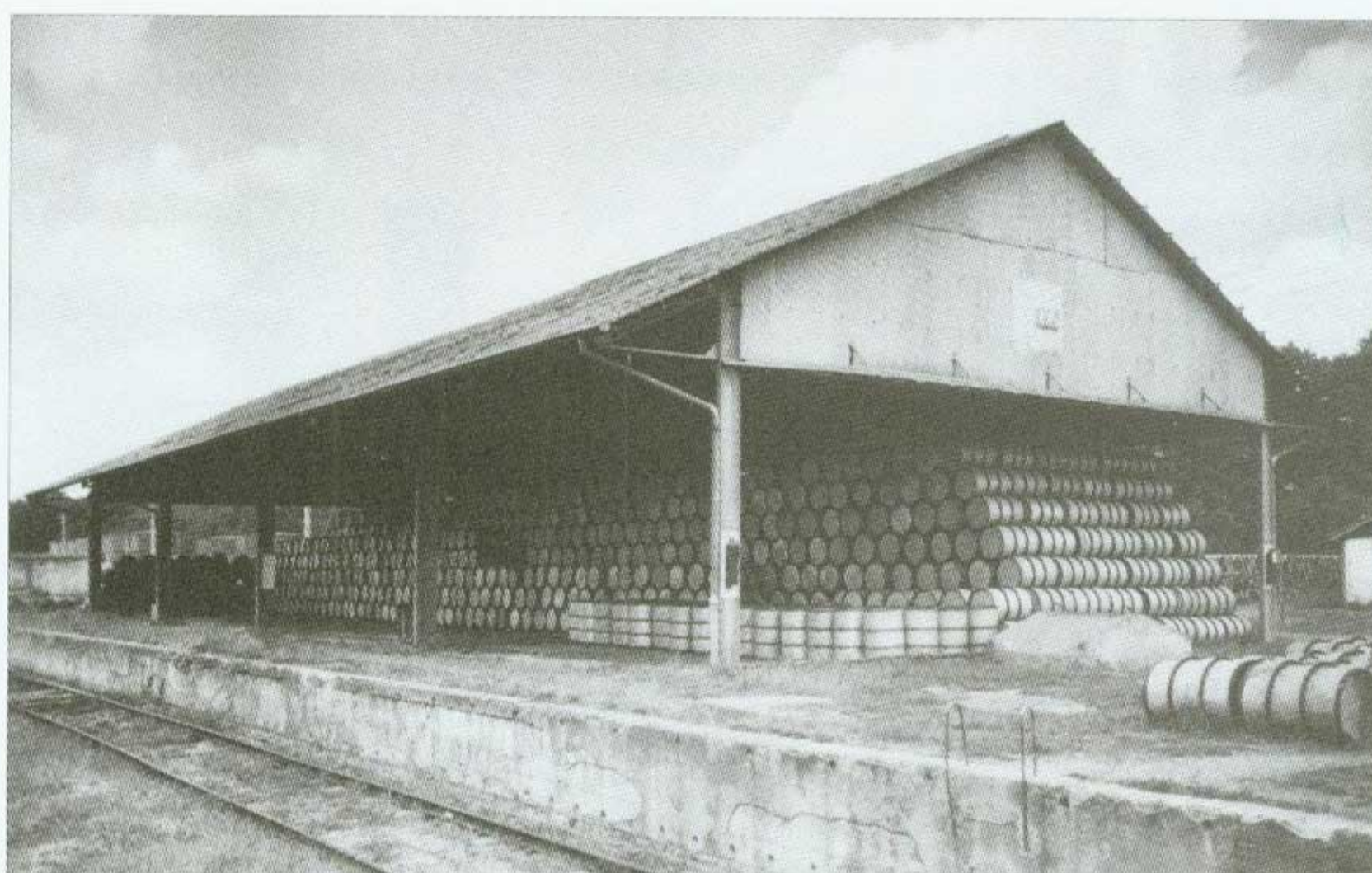
Les unités de ravitaillement en carburant sont dotées de véhicules disparates principalement issus du parc pétrolier civil ; à la mobilisation générale, seuls 67 camions réservoirs (*dixit* le vocable de l'époque) d'une capacité d'emport de 2 000 à 4 000 litres sont en dotation pour subvenir aux besoins de l'Armée de terre alors qu'il en faudrait environ 6 000 ! Les artilleurs et « tringlos » armant ces unités vont faire preuve d'ingéniosité toujours renouvelée afin de maintenir en condition ce parc pour le moins hétéroclite. Le système « D » tant envié à l'Armée française – car contrairement au reste, jamais à cours d'approvisionnement (!) – va souvent palier les carences de maintenance. En effet, le parc pétrolier réquisitionné offre une multitude de camions de toutes marques, de différentes capacités d'emport mais aussi différemment entretenus par leurs propriétaires du temps de paix. En matière de véhicules, le meilleur côtoie le pire. Certaines unités possèdent pas moins d'une dizaine de marques différentes de camions qui se déclinent dans différents types et variantes. Afin d'apprécier au mieux le cauchemar quotidien des mécaniciens, nous citerons pour mémoire l'inventaire de la 909^e compagnie de transport de carburant opérant au profit de la 9^e armée. Celui-ci n'est pas sans rappeler « l'Arche de Noé » ; en effet, à des Saurer 3AD, 5AD et BLD, se mêlent des Latil B5, Renault ABFD2, AGRD2, ZYDC, TI 4 D et autres Panhard K52 ou encore Unic CD3, S40M, Ford V8-51 et V8-85, Rochet-Schneider 28000, Delahaye T83 VPB, Chevrolet I31 D, Willème M6, Chenard 19 E 20... Les camions plateaux ne sont d'ailleurs pas en reste puisque des Willème CX7, Berliet GD47, Bedford WTL LD et autres marques et modèles déclinés en citerne arment également les sections. De nombreux rapports rédigés par les commandants d'unités rendent compte de la vétusté de certains véhicules. Dans certains cas, des camions totalisent quelques 150 000 kilomètres au compteur et en sont à leur troisième révision générale. D'autres, de conception plus récente, ont été peu voire pas entretenus par leurs anciens propriétaires.



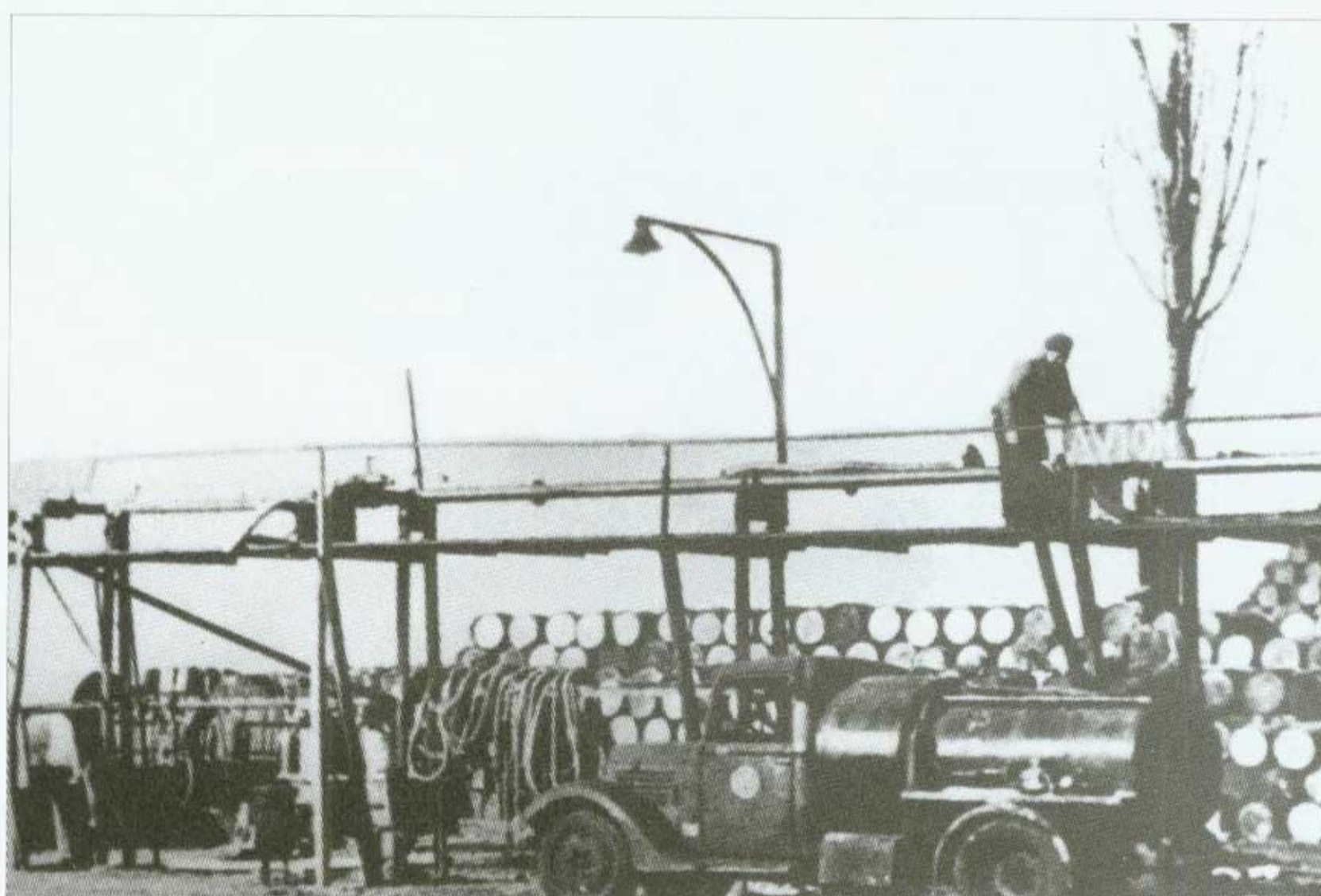
◀ Vue aérienne d'un dépôt de carburant ; bien que datant de 1941, ce cliché reflète bien ce qu'était alors ce genre d'établissements. Coll. Legrand



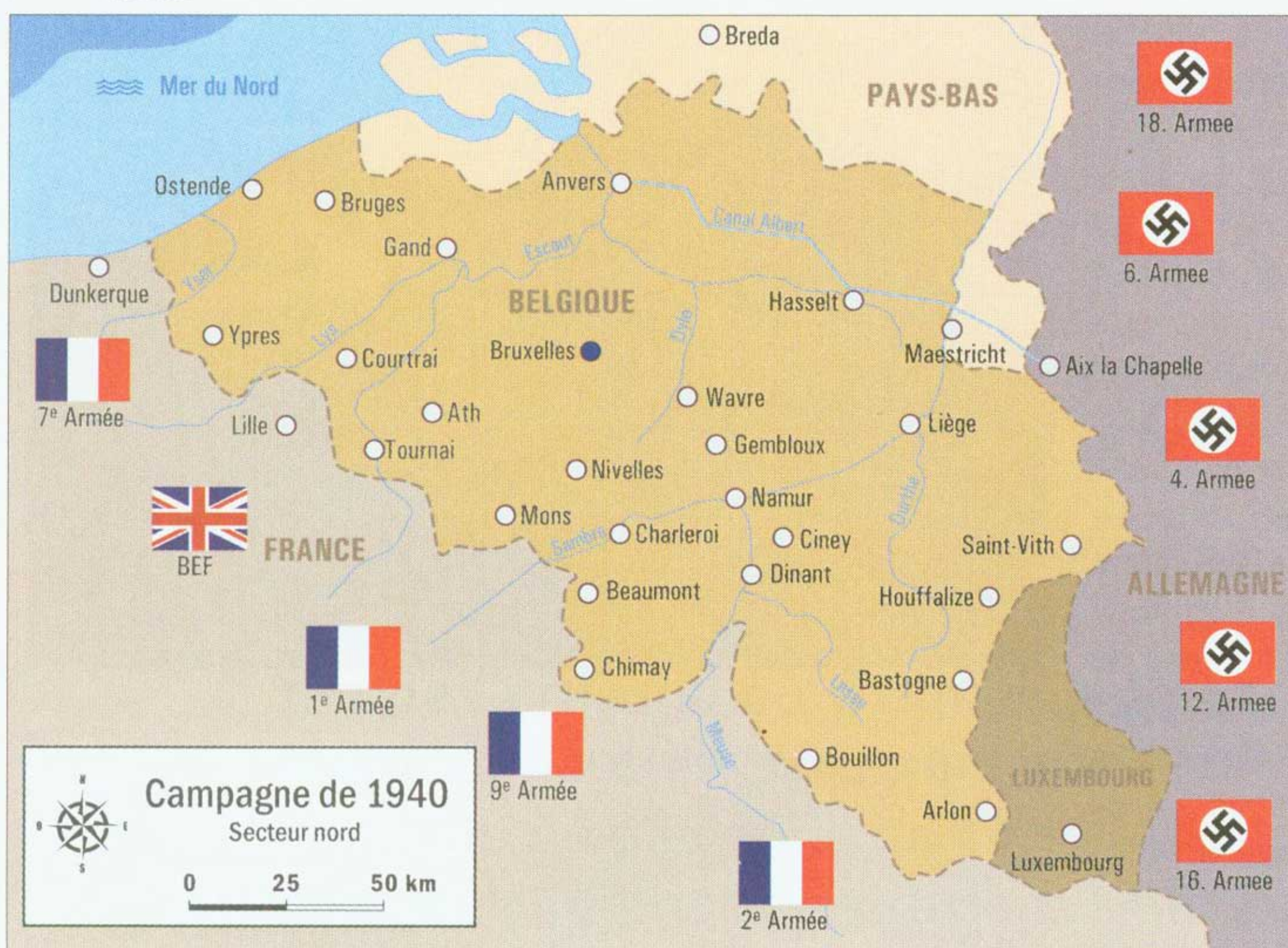
◀ Stockage de bidons vides de 50 litres. Une cible de rêve pour les appareils de la Luftwaffe ! Coll. Legrand



◀ Stockage de fûts de 200 litres dans un dépôt de carburant français. Coll. Legrand



◀ Hiver 1939, chargement d'un camion-citerne en « essence avion ». Ce carburant est-il destiné à des B1-bis ? Coll. Legrand



▼ Un Panzer II Ausf. b datant de 1937 et produit à seulement 25 exemplaires par MAN et Daimler-Benz (une vraie rareté reconnaissable à son train de roulement !) ouvre la route à une colonne constituée de Panzer 38(t) Ausf. B, C ou D ; tout indique que nous sommes déjà dans le nord de la France.
Coll. Kadari

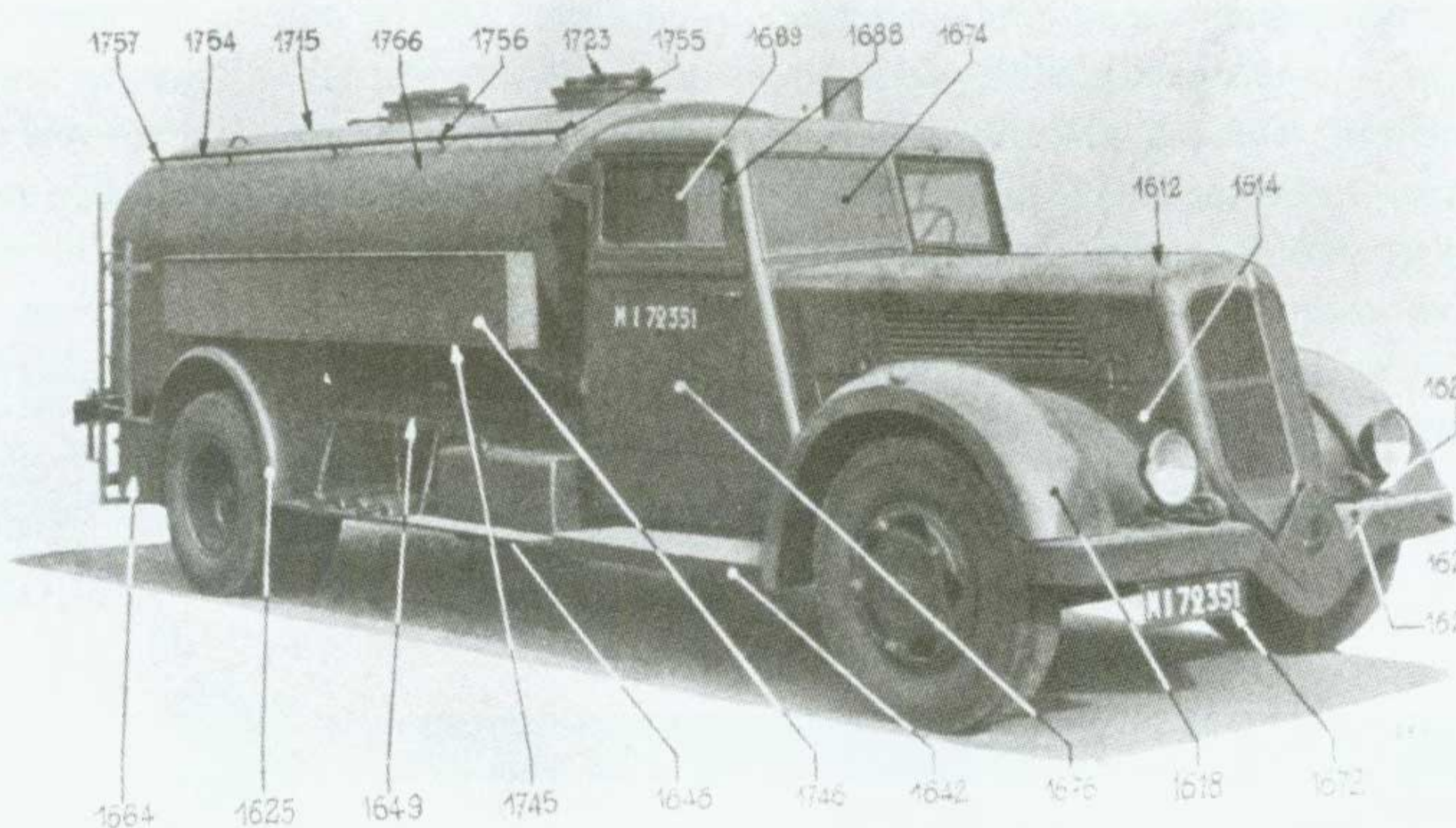
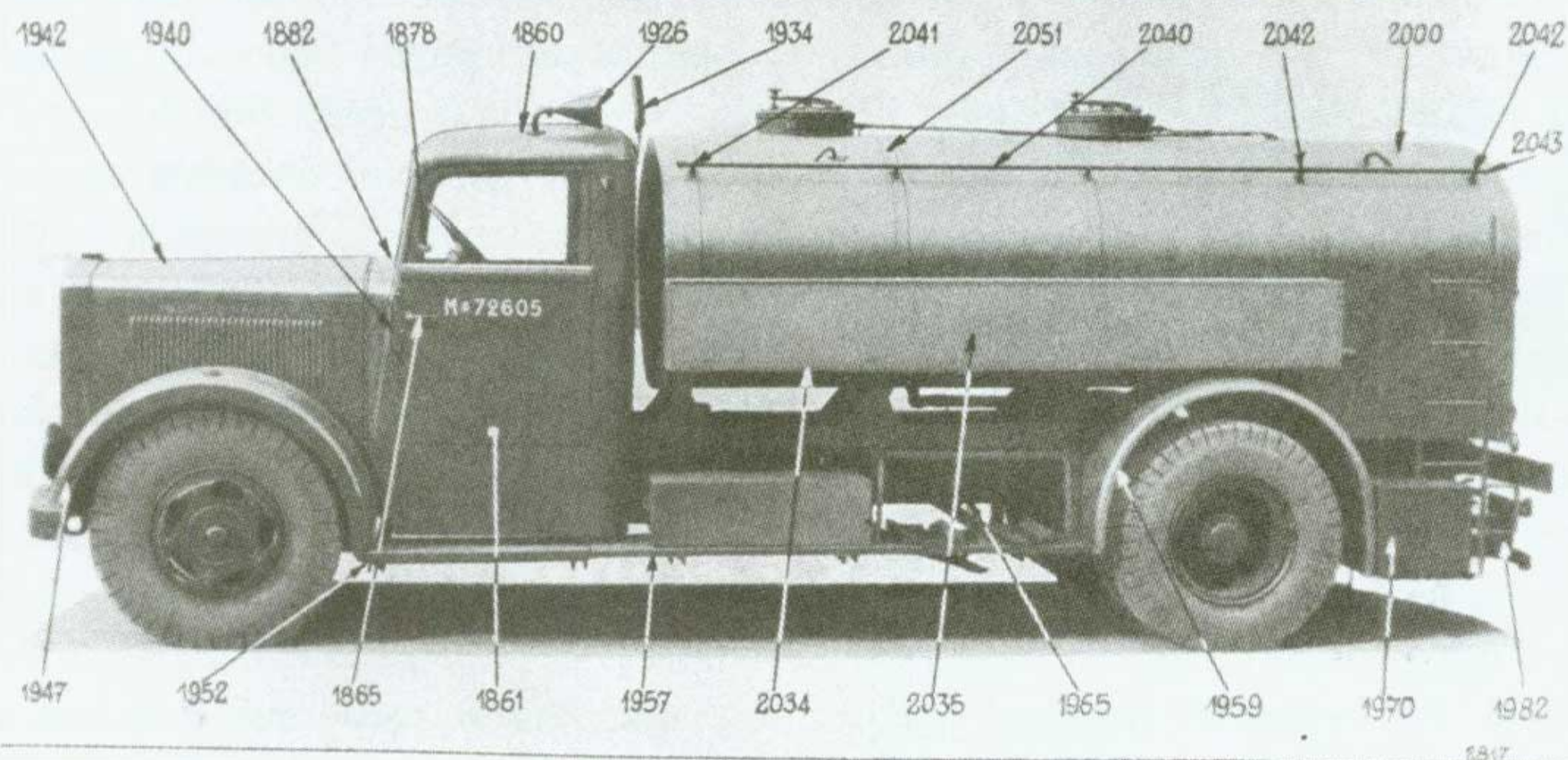
De plus, des anomalies plus ou moins graves sont constatées sur certaines marques telle que Delahaye et Rochet-Schneider dont les boîtes de vitesses et ponts s'avèrent délicats et peu résistants. Les ressorts sont également faibles. Des problèmes d'équilibrage de citerne sur le châssis provoquent quelques frayeurs à leurs conducteurs, surtout lorsqu'ils doivent circuler sur les chemins cahoteux permettant d'accéder aux dépôts secondaires. L'absence totale d'extincteur est aussi fréquente. Parmi les militaires, d'aucuns vont jusqu'à penser que les commissions de réquisition ce sont montrées par trop laxistes envers les compagnies pétrolières civiles bien que des conventions avaient été signées afin d'entretenir un parc mobilisable en bon état. Dans la réalité

des faits, il n'en fut rien. Il semblerait que ces commissions aient privilégié le quantitatif au détriment du qualitatif. Concernant plus particulièrement les camions réservoirs, les cuves allant de 2 000 à 12 000 litres, il est pratiquement impossible de constituer des sections de transport de carburant ayant la même capacité nominale d'emport. Former une section entièrement équipée de la même marque et du même type de camion relève ainsi de l'exploit !

L'organisation du ravitaillement en carburant de l'Armée de terre est à l'image de son organisation au niveau national : lourde et complexe. Bien qu'étant hors champ de notre étude, nous rappellerons succinctement son fonctionnement. Son commandement est bicéphale, d'une part sous le commandement du service des poudres et d'autre part sous celui du service de l'artillerie. Le service des poudres exploite des stations magasins de l'intérieur qui regroupent elles-mêmes des dépôts principaux (dépôts pétroliers dans la majorité des cas réquisitionnés) et des dépôts secondaires (dépôts de petites capacités ou dépôts rapidement constitués à base de fûts et bidons). Les unités assurant le soutien logistique pétrolier des armées sont regroupées au sein de Parcs d'Essences et d'Ingrédients d'Armée (à raison d'un PEIA par armée). Ces PEIA regroupent des compagnies d'exploitation de dépôt et des compagnies de transport de carburant ; cependant toujours appelées compagnies de camions réservoirs car bien que l'appellation ait été changée au début de l'année 1940, l'habitude restera de les nommer ainsi.



CITERNE COMPLÈTE, COTÉ GAUCHE



Les compagnies d'exploitation de dépôt, au nombre de quatre, ont pour tâche d'armer les dépôts de carburant. Les personnels y étant affectés proviennent dans la mesure du possible de l'industrie pétrolière et servent principalement en qualité de manutentionnaire et d'exploitant pétrolier. Ils conditionnent également les carburants et lubrifiants en faisant les transferts de cuves à réservoirs et fûts ou bidons. Ces quatre compagnies de dépôt forment une compagnie dite « de dépôt principal » dont la mission est d'exploiter les dépôts pétroliers réquisitionnés dans le secteur civil ainsi que trois compagnies dites « de dépôt secondaire ». Le carburant stocké dans les dépôts secondaires est principalement de l'essence auto et du gasoil. Cependant, des stocks d'essence avion doivent être entretenus afin d'étancher la soif des B1-bis qui peuvent être engagés dans le même secteur. Le conditionnement se fait en fûts de 200 litres, tonnelets de 50 litres et bidons de 1 litre. Au printemps 1940, le « jerry can » (littéralement « bidon boche ») qui ne va pas tarder à faire le tour du monde est encore inconnu du soldat français. Afin de faire le lien entre les dépôts du service des poudres et les dépôts du service de l'artillerie, puis

très exceptionnellement entre ces derniers et les échelons techniques des unités en ligne (dans la réalité des faits se sera très fréquent), deux compagnies de transport de carburant sont également présentes dans l'inventaire de chaque PEIA. Une directive du commandement de la réserve générale du Train en date du 23 février 1940 fixe la dotation des compagnies de transport de carburant ainsi que ses effectifs. Ces unités sont de deux types :

- Compagnies à 4 sections de transport réparties en 89 camions dont 64 citernes et 16 plateaux de 3 tonnes $\frac{1}{2}$, pour un effectif de 5 officiers, 20 sous-officiers et 250 hommes du rang,
- Compagnies à 4 sections d'un effectif similaire au premier type mais renforcées par une 5^e section (dite section ordinaire de parc) de 35 camions dont 20 de 5 tonnes, soit un effectif supplémentaire de 1 officier, 20 sous-officiers et 48 hommes du rang.

Bien que répertoriées dans la série « 900 » de l'Arme du Train, leurs équipages proviennent des bataillons d'ouvriers de l'artillerie. En fait, cette particularité peut s'expliquer par le fait que les ouvriers et conducteurs servant dans l'industrie pétrolière doivent rejoindre dès la mobili-

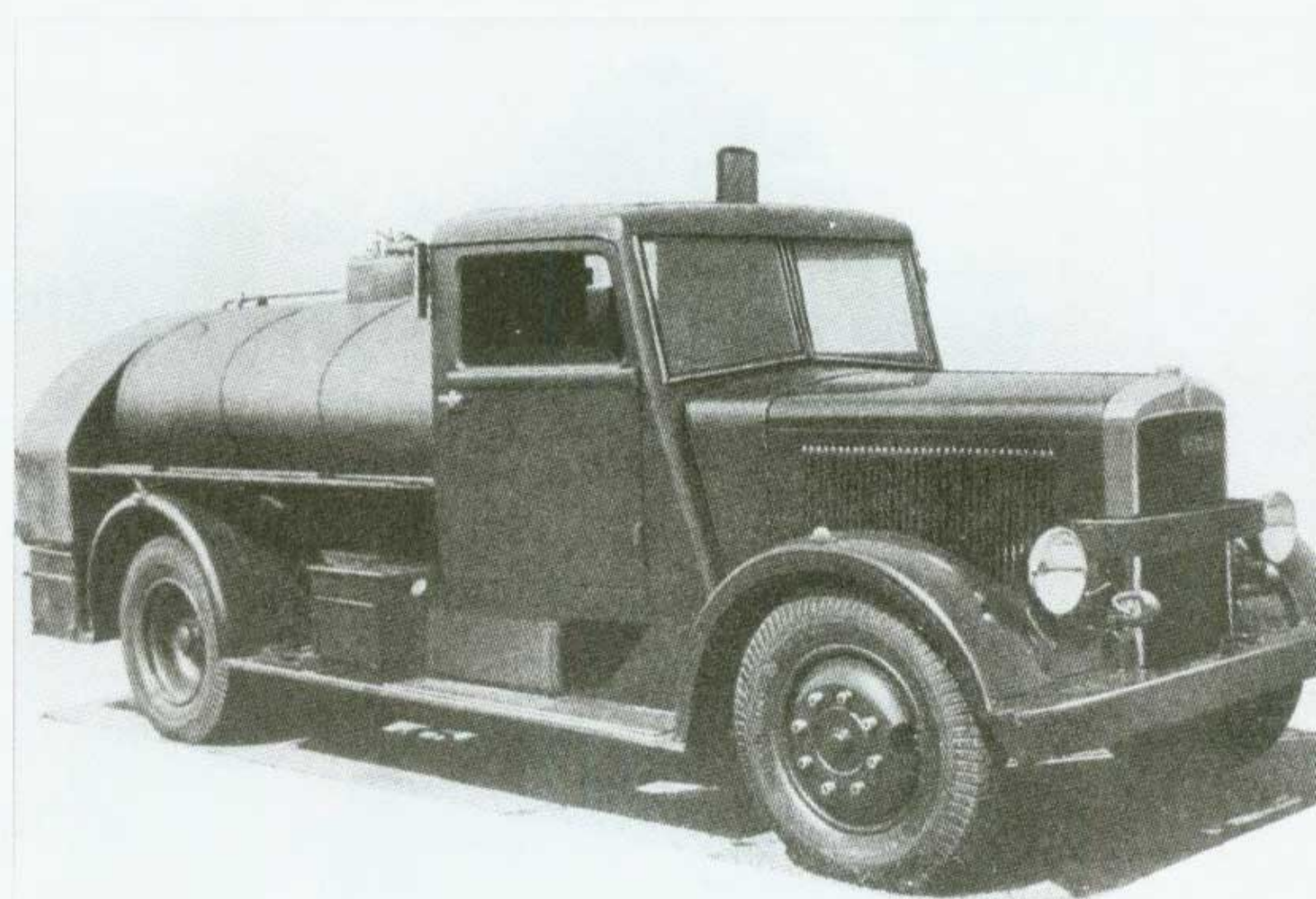
sation les centres mobilisateurs des bataillons d'ouvriers d'artillerie dont ils dépendent. Une fois mobilisés ceux-ci rejoignent « avec armes et bagages » leurs Parcs d'Essences et d'Ingrédients d'Armées ou de réserve générale d'appartenance ; à ceci près que, faute d'armement, ils partent uniquement avec les bagages... À ce sujet, certaines unités seront partiellement dotées de mousquetons avec dans certains cas 5 munitions cousues dans un sachet. Les officiers devront quant à eux parfois compter sur des acquisitions du commerce et les sous-officiers, pour leur part, utiliseront une fois de plus le système « D »...

Enfin, afin d'uniformiser les véhicules et surtout de les cacher des vues de l'ennemi, les camions vont être le plus rapidement possible peints par les unités détentrices. Au sein du Parc d'Essences et d'Ingrédients de la 1^{re} armée, grande unité qui retiendra notre attention tout au long de cette étude, les véhicules sont peints en gris. Ainsi, le 8 septembre 1939, la 901^e compagnie de transport de carburant s'applique à recouvrir ses camions portant encore la livrée de ses anciens propriétaires tels que « Desmarais Frères », « Jupiler » et d'autres petits transporteurs privés.

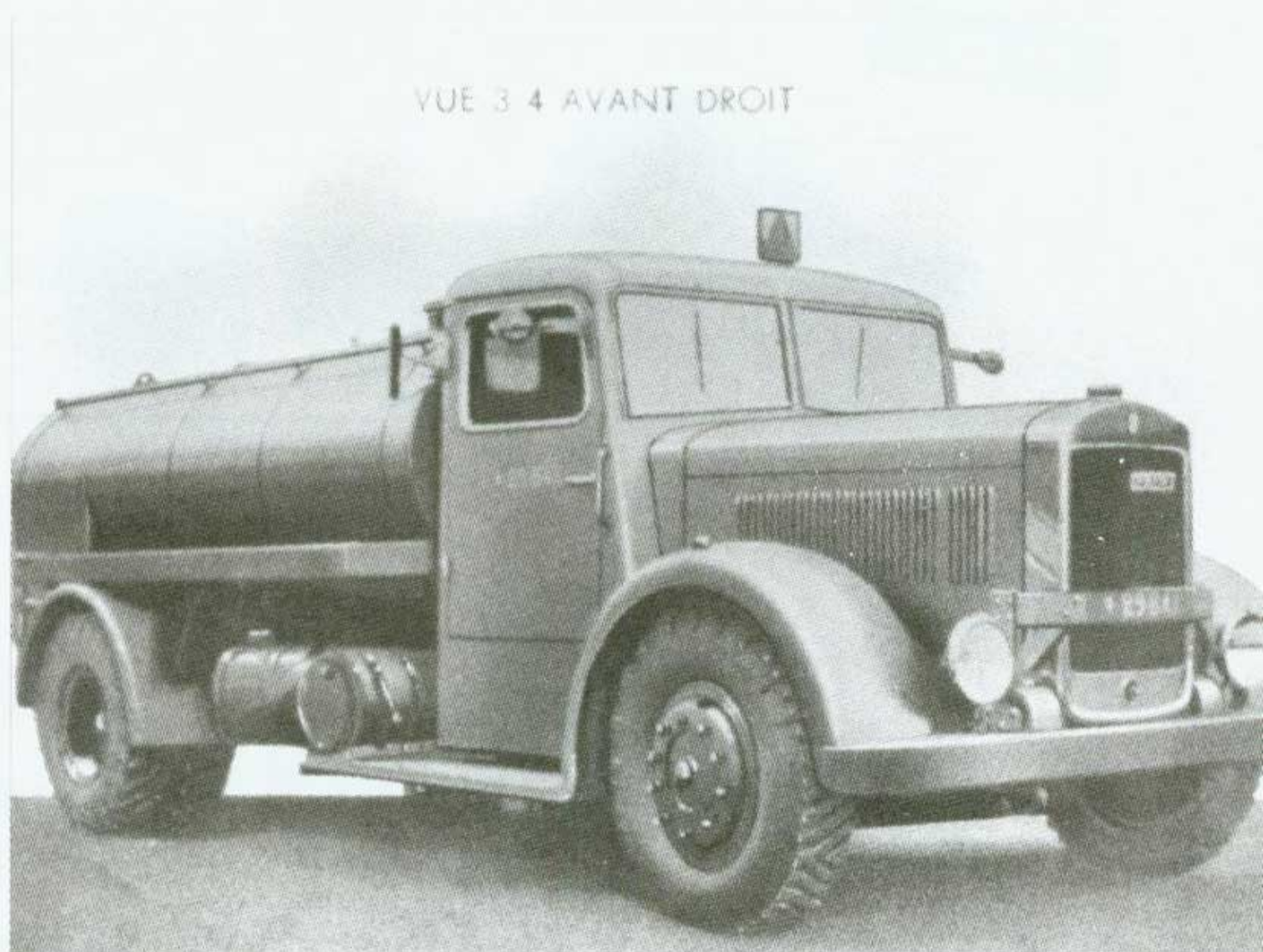
◀ Camion Berliet GDR7

◀ Camion Berliet VDCN

▼ Camions Berliet GDR



Vue de 3 4 côté droit.



VUE 3 4 AVANT DROIT



D'autres unités verront leurs véhicules peints de diverses couleurs allant du vert armée aux camouflages plus ou moins artistiques en fonction des talents de leurs équipages.

LE LIQUIDE ESSENTIEL

Le soutien logistique d'une armée en déplacement lui est vital. Dans l'ombre des unités combattantes, le liquide essentiel à son bon fonctionnement doit être approvisionné continuellement et ne doit souffrir d'aucune défaillance. La *Luftwaffe*, véritable oiseau de proie dans le ciel de France, va privilégier autant que possible ses attaques sur les colonnes de citernes et les dépôts de carburant. Dans sa doctrine d'emploi, l'Armée allemande a dès le début de la *Blitzkrieg* intégré le fait que, frapper la logistique de l'ennemi, c'est lui porter un coup fatal et, par conséquent, éviter ainsi bien des combats. De son côté, le comman-

dement français peu conscient de l'importance de la logistique, quelle qu'elle soit (pour preuve le nombre insignifiant de véhicules citernes à la mobilisation), ne prend pas soin d'affecter aux unités de transport un minimum de défense antiaérienne. Les dépôts de carburant ne sont d'ailleurs pas plus protégés !

Afin de se mouvoir et le cas échéant être engagé au combat dans des conditions optimales, divers lubrifiants et ingrédients doivent être pris en compte dans le flux logistique. Ainsi, les huiles et graisses doivent accompagner les ateliers et échelons des unités. Les blindés consomment une grande quantité de carburant mais aussi d'huile moteur et de graisse. Certains blindés poseront des problèmes d'approvisionnement, notamment les chars B1-bis avec leur fameuse huile de ricin indispensable au bon fonctionnement de leur

système Naëder ; il arrivera ainsi que des équipages soient contraints de réquisitionner cette huile dans des pharmacies. Autre talon d'Achille du B1-bis, le moteur Renault aviation de 307cv doit être alimenté par de l'essence avion à concurrence de 300 litres pour 100 kilomètres en moyenne. Faute d'un soutien carburant leur étant spécifiquement dévolu, bon nombre de B1 bis auront à souffrir de la panne sèche et devront être sabordés par leurs équipages. À titre indicatif et pour avoir un ordre d'idée du volume de carburant que devra fournir le PEIA n°1 afin de soutenir les 2^e et 3^e DLM lors du déploiement vers la Hollande via la Belgique prévu par le plan Dyle, nous donnerons les consommations toutes théoriques pour 100 kilomètres. Seuls les blindés retiendront notre attention, faisant abstraction des poids lourds, automobiles et autres motocyclettes.



Consommation totale :



48 000 L

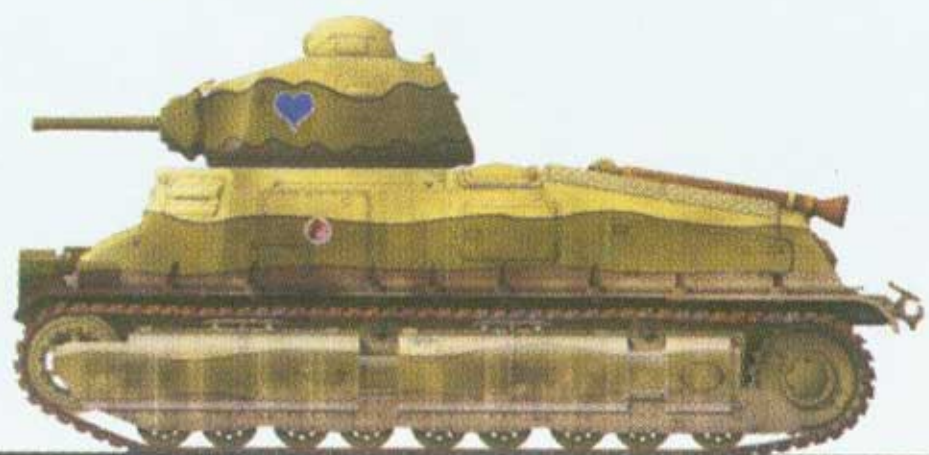
13^e RD
29^e RD



47 chars Hotchkiss H-35



6 100 L



48 chars Somua S-35



14 400 L

8^e RC



48 AMD Panhard 178



2 300 L

1^{ère} RDP



63 AMR



4 500 L

La consommation de carburant des blindés du Corps de Cavalerie atteint donc approximativement 106 000 litres pour 100 kilomètres de déplacement. En théorie, il convient également d'ajouter tous les 100 kilomètres environ 5 000 kilos d'huiles et de graisses afin de lubrifier toutes ces mécaniques ; en matière d'approvisionnement, les produits autres que les carburants étaient comptabilisés en kilogrammes. Pour exemple, les Somua S-35 consomment à eux seuls 1 200 kilos de graisse et d'huile moteur. Cependant, et à l'inverse du carburant qui est vital aux chars, la graisse et l'huile moteur vont vite être considérées comme non prioritaires dans les approvisionnements. En effet, sous la pression constante de l'ennemi, les ateliers ainsi que les équipages auront rarement le loisir de faire les vidanges néces-



◀ Bien que représentant des officiers de la 7^e armée, cette photo prise le 10 mai 1940 nous présente un échantillon des divers matériels pétroliers et de infrastructures de l'Armée française de l'époque : camions, wagons-citerne et réservoirs de type « aérien ».

Coll. Legrand via M. Hue

saies et de graisser les barbotins. Au regard de ces chiffres, et si l'on ajoute à cela les véhicules non blindés et ceux des autres unités de la 1^{re} armée, le volume de carburant devant être transporté devient titanesque ! Tenter de donner un chiffre quant à la consommation réelle est impossible du fait de

la perte progressive de blindés et véhicules divers dès les premiers combats. De plus, l'ennemi, et plus particulièrement la *Luftwaffe*, a prélevé un lourd tribut dans les rangs des « essenciers », diminuant ainsi et de façon irrémédiable la capacité d'export de carburant.



Consommation totale :



59 000 L

2^e RC

1^{er} RC



47 chars Hotchkiss H-39



8 000 L



48 chars Somua S-35



14 400 L

12^e RC



48 AMD Panhard 178



2 300 L

11^e RDP

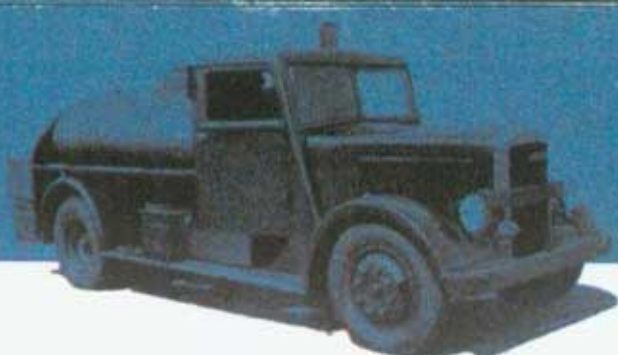


69 chars Hotchkiss H-39



11 730 L

Il est à noter que les 1^{er}, 2^e et 12^e RC sont dotés d'engins neufs, ce qui influe quelque peu sur la consommation en carburant.



Afin de soutenir la 1^e armée ainsi que le Corps de Cavalerie, le PEIA n°1 dispose de 4 compagnies de dépôt : 561^e Compagnie de Dépôt Principal (CDP), 571^e, 581^e et 591^e Compagnies de Dépôt Secondaire (CDS), ainsi que les 901^e et 911^e Compagnies de Transport de Carburant (CTC). L'état-major du PEIA est aux ordres du capitaine Lachamp. Le 4^e bataillon d'ouvriers d'artillerie fournit l'essentiel des personnels dès la mobilisation.

LES ÉVÉNEMENTS SE PRÉCIPITENT

Le vendredi 10 mai 1940, à Homblières, près de Saint-Quentin, le PEIA n°1 est mis en alerte à 7h30. Immédiatement, les dispositions relatives au mouvement dans le cadre du plan Dyle sont mises en œuvre. À cet effet, la 911^e CTC fait mouvement afin de rejoindre les 2^e et 3^e DLM. À la 3^e DLM, les AMD Panhard 178 du 12^e Cuirassiers foncent en direction de Maëstricht et atteignent Tongres en Belgique. Tandis que la 591^e CDS (lieutenant Germain) est placée en soutien de la 3^e DLM sur la droite du dispositif français, la 911^e CTC du capitaine Dégardin détache auprès de la 2^e DLM la 2^e ½ compagnie (soit les 2^e et 3^e sections aux ordres des lieutenants Dusuzeau et Sébastien-Hilaire). Une équipe d'exploitation de dépôt intègre également le dispositif de soutien. Le samedi 11 mai, un échelon avancé du PEIA ainsi que l'état-major et une équipe d'entretien font mouvement pour rejoindre le dispositif en pointe. Une reconnais-

sance des secteurs ainsi que des dépôts belges est effectuée. Des liaisons sont effectuées avec le Corps de Cavalerie ainsi que les DLM. Les modalités relatives au ravitaillement des unités sont définies avec les régiments présents dans le secteur. Les 1^{er} et 2^e Cuirassiers prennent position au Sud de Tirlemont, d'Hannut et de Thismes. Le poste de commandement de la 3^e DLM s'installe à Genappe, à l'est de Nivelles. Leur mission est de retarder au minimum l'ennemi durant cinq jours. Du dimanche 12 mai au vendredi 17 mai, le PEIA soutient l'effort du dispositif français combattant en Belgique. De jour comme de nuit, la noria des camions citernes s'éparpille sur les routes. La tâche est rendue difficile car bon nombre de camions ne peuvent pas rouler en dehors des routes et des chemins carrossés. Les points de rendez-vous avec les échelons roulants des DLM et autres unités des 3^e, 4^e et 5^e corps d'armée doivent se faire le long des routes ou le plus souvent possible dans des sous-bois. Le carburant provient des dépôts belges du secteur de Charleroi et de Mons pris en charge par les sections d'exploitation des compagnies de dépôt. Des dépôts sont également organisés le long des voies de chemin de fer sous la forme de trains transportant du carburant conditionné en fûts et tonnelets mais aussi de wagons réservoirs, en particulier dans le secteur droit de Ligny, Marchiennes, Fontaines l'Évêque et Merbes Sainte-

Marie ainsi que dans la région de Gosselies, Hennyères, Feluy-Arquennes, Soignies et Nivelles. De leur côté, le 12 mai au matin, les 3^e et 4^e sections ainsi que la section commandement de la 901^e CTC partent en demi-rames à intervalles de 5 minutes. Le PEIA est pour sa part installé au nord de la voie ferrée dans un bois à proximité de Ghlin, dans le secteur de Mons. « Immédiatement et sans délai », selon la formule militaire, le ravitaillement en essence et en gasoil débute dans le secteur du château de Lonzée, proche de Gembloux. Les camions réservoirs vont au contact des chenillettes de ravitaillement et autres véhicules de transport de carburant des échelons des régiments du 4^e corps ainsi que de la 2^e DLM montant en ligne. Il arrive quelques fois, au grand dam des théoriciens de la guerre, que le ravitaillement soit directement fait de camion à blindé... Ce même jour, la 1^e ½ compagnie (1^e et 4^e sections de la 911^e CTC) approvisionnent le 3^e corps d'armée ainsi que la 3^e DLM dans le secteur de Vieuxsart-Neuf. Le 13, atteints par le « syndrome de la panne sèche », des équipages sont contraints de rester dans le secteur d'Onoz avec les blindés et se voient ainsi retenus malgré eux en otages. Un équipage va devoir rester ainsi 8 jours sans pouvoir rejoindre son unité, la privant ainsi d'un précieux camion réservoir. La 1^e ½ compagnie ravitaille au niveau de la ferme de Bertinchamps et du Haut Ransbeck jusqu'au lendemain. De part et d'autre, les pertes sont lourdes. Au soir du 13 mai, le 1^{er} Cuirassiers dénombre 26 Somua hors de combat. La veille, le 3^e escadron du 2^e Cuirassiers détruit un grand nombre de blindés allemands dans le secteur d'Hannut. Le 14 mai, les sections de transport de carburant de la 911^e CTC ravitaillent les blindés des deux DLM dans les secteurs de Grand-Luz, Meux et Emynes. Devant faire face à une très forte consommation dans la zone de Ghlin, elles sont renforcées par des équipages de la 901^e CTC. Les 1^e et 2^e sections de la 901^e CTC ravitaillent les engins qui retraitent dans le secteur de Gosselies-Frasnes-Génappes et Nivelles. Parallèlement et afin de supprimer les longueurs dans la transmission des ordres, principalement dues à l'organisation de la chaîne hiérarchique carburant et munition, les ordres sont dorénavant transmis par estafettes

▼ À peine le dépôt de carburant de Cambrai tombe-t-il entre les mains de l'ennemi que déjà le transfert du précieux liquide s'opère ! Lors de la campagne de 1940, les Français ne seront pas les seuls à utiliser des camions civils réquisitionnés, les Allemands faisant de même. Seul le mode opératoire du ravitaillement des chars sera différent puisque les *Panzerschützen* utiliseront le « Jerrycan » alors inconnu des troupes françaises. Coll. Legrand



motocyclistes. La 901^e CTC se fait tout particulièrement remarquer par son « cran », en ravitaillant sous le feu direct de l'ennemi tandis que la 561^e Compagnie d'Exploitation assure la marche des dépôts à l'arrière tout en assurant également des ravitaillements aux profits d'éléments avancés. Sous les attaques fréquentes des chasseurs de la *Luftwaffe*, les unités du PEIA se replient dans le secteur de Valenciennes. La 561^e CDP ainsi que l'état-major doivent se retirer vers Péronne après être entrés en contact de l'ennemi dans le secteur d'Avesnes et de Saint-Quentin. Sous la pression de l'avance allemande, les dépôts sont vidés. Les vannes de pied de bac sont ouvertes et laissent s'écouler des milliers de litres de carburant. Certains dépôts sont partiellement incendiés ; ce qui s'avère bien plus long et dangereux pour les équipes chargées des sabotages. Sur l'arrière du dispositif français, les dépôts de Novion, Avesnes et Vadencourt sont capturés intacts, livrant ainsi un véritable trésor de guerre à la *Wehrmacht*. La marche de l'ennemi a été une surprise totale et les destructions n'ont pas eu le temps d'être faites par les équipes de sabotage. Une partie des équipes d'exploitation est ainsi faite prisonnière. Le dépôt de Landrecies se « saborde » alors

que l'ennemi est à vue. À Maubeuge, le maréchal des logis responsable du dépôt ne cesse le ravitaillement que sur l'injonction des derniers blindés français venant s'y ravitailler. Pris sous un violent bombardement, le dépôt de Valenciennes ravitaille les véhicules jusqu'à épuisement des stocks. Le 16 mai, la 2^e DINA est ravitaillée par la 1^e ½ compagnie sous le feu à Brame le Château, Waterloo et non loin de la butte du Lion.

LA CAMPAGNE DES FLANDRES

Le 18 mai, le PEIA se regroupe à Férin. Les 901^e et 911^e CTC sont à Goeulzin et à Bautigny. Mouvement est fait en direction de Sains-en-Gohelle, Fleurbaix et Noyelles les Séchin tout en ravitaillant les unités françaises en retraite à partir des dépôts de Douai (Courchelettes), Cambrai, Marquette et Saint-André-lez-Lille. Une fois de plus des camions réservoirs restent en « encas mobiles » (expression mentionnée dans des rapports) auprès d'unités. Le 19 mai les dépôts de Cambrai et de Liévin sont détruits sur ordre après exploitation maximale. Le secteur de Saint-Quentin ne donne plus de nouvelle. Aucun homme n'en revient... À Corbehem, dans le secteur de Douai, les Britanniques détruisent la station-magasin (fûts et tonnelets de carburant) de

peur que le stock ne tombe entre les mains des Allemands. Le 23, le dépôt de Béthune est rendu inutilisable après son exploitation. Il aura été exploité jusqu'à la destruction des ponts. Le lendemain, devant faire face à la situation préoccupante, l'état-major se scinde en 2 postes de commandement. Un PC « avant » à Marquette-lez-Lille et un PC « arrière » à Westcapelle, près de Bergues. Les 901^e et 911^e CTC restent avec le PC « avant » et assurent le ravitaillement. Ce même jour après des pourparlers tendus avec les Britanniques, les dépôts de Marquette et de St-André-lez-Lille sont épargnés et mis à disposition de la 1^e armée jusqu'au dernier moment possible. Au soir du 27, le dépôt de Marcq-en-Barœul est détruit. Le lendemain matin, ceux de Marquette et de Saint-André-lez-Lille sont abandonnés. Seul reste Wasquehal. Une équipe de la 561^e CDP ne peut rejoindre car les Anglais, également en pleine retraite, ont fait sauter tous les ponts du secteur. Les rares passerelles sont gardées et tenter de forcer le passage risque fort de faire perdre leur légendaire flegme aux *Tommies* chargés de stopper toute progression... Les deux compagnies de transport doivent trouver un pont permettant aux citernes de passer.



◀ Une colonne de chars Hotchkiss appartenant à une DLM vient de se faire capturer en pleine phase de ravitaillement à partir d'un TRC modèle 37 Lorrain doté d'une citerne de 56 litres. Nous sommes dans un village des Flandres. Coll. Legrand



▲ Nord de la France, printemps 1940. Souvent oubliés et sacrifiés, d'antiques FT-17 vont faire le feu contre l'ennemi.
Coll. Legrand

En vain, elles se replient sur Neuve-Église. Le 29 mai, sur le canal de Basse Colme, une colonne de ravitaillement de la 911^e CTC transportant 40 000 litres est stoppée par un général français ainsi que par un officier supérieur britannique. Ordre est donné d'abandonner les véhicules et de passer à pied en direction de La Panne et du Camp des Dunes. Le 30, la situation est désespérée. L'ordre d'abandon du matériel est donné. Entre Westcapelle et Bray-Dunes, les citernes sont vidées le long des routes, les fûts abandonnés faute d'avoir le temps de les vider, les archives brûlées...

Le 1^{er} juin, le PEIA est rattaché au Corps de Cavalerie en vue d'un embarquement. Il est alors divisé en 3 groupes :

- 1^{er} groupe : capitaine Lachamp, commandant le PEIA, qui embarquera sur le « Scotia »,

- 2^e groupe : capitaine Soufflet, commandant la 911^e CTC, qui embarquera sur le « Branlebas »,
- 3^e groupe : capitaine Dégardin, commandant la 901^e CTC, qui embarquera sur le « Côte d'argent ».

IT'S A LONG WAY TO TIPPERARY !

Le samedi 1^{er} juin 1940 promet d'être beau. Le soleil s'est levé peu avant 5 heures et le ciel est limpide. « *Pas de chance, ça va encore barder aujourd'hui !* » aurait pu penser le Sergent Maillat – personnage du roman de Robert Merle « Un week-end à Zuydcoote » – scrutant l'horizon pour tenter d'apercevoir l'Angleterre. Dans la poche de Dunkerque, la situation est tendue. Les Britanniques continuent de rembarquer massivement tandis que les Français sont évacués au « compte-gouttes ». Tous les axes de communication sont envahis de véhicules et matériels abandonnés par la BEF de Lord Gort et la 1^e armée française (aux ordres du général Prioux depuis le 25 mai). À l'horizon, des navires transportant leur « cargaison humaine » vers la Grande-Bretagne viennent d'être touchés par des bombardiers. Sur la côte, de grandes volutes de fumée s'échappent de la raffinerie de Saint-Pol-sur-Mer. Comme la veille, les oiseaux de proie de la *Luftwaffe* vont à la curée.

En ce samedi matin, la situation dans la poche de Dunkerque est

désespérée. Les opérations de rembarquement de l'Armée britannique qui ont commencé depuis le 27 mai touchent à leur fin. Winston Churchill lui-même estime que le sort de la poche est inéluctable et que la chute est toute proche. Depuis le début de l'opération « *Dynamo* », quelques 194 000 soldats ont été rapatriés en toute urgence dont environ 24 000 Français. Pour l'occasion, la *Royal Navy* et la Marine française fournissent un effort particulièrement remarquable, renforcées en cela par l'armada de fortune anglaise constituée de navires de plaisance, de pêche ou de commerce ; les « *little ships* » comme on dit alors à Londres. Dès lors, tout ce qui navigue prend la mer et met le cap sur Dunkerque. Rien ne les oblige à traverser le *Channel* sur de frêles embarcations sous les attaques fréquentes de la *Luftwaffe* mais tous le savent, Hitler ne se contentera pas de la chute de la France. La suite de notre récit repose sur les témoignages de Français et d'Anglais ayant vécu le même événement tragique. Les années passant, certains ont disparu, nous laissant des écrits chargés d'émotion sur ce drame. Pour d'autres, tel Justin Delassus, le souvenir de ce triste premier jour de juin 1940 est encore très présent dans sa mémoire. Comme pour immortaliser cette effroyable expérience, il a gardé jusqu'à nos



► Secteur de Dunkerque. Pris dans la nasse consécutive à la manœuvre allemande, les camions à réservoirs sont abandonnés après vidange des citernes.
Coll. Legrand

jours sa montre gousset qui s'est arrêtée au moment où il a dû plonger dans l'eau froide de la Manche afin de ne pas couler avec le « Scotia ». Mobilisé comme brigadier à la 901^e Compagnie de Camions Réservoirs de la 1^{re} armée, ce jour-là, à l'instar de ses camarades, Justin croit que « tout » va soudainement s'arrêter en pleine mer, à seulement quelques kilomètres des plages de Dunkerque alors que le navire qui les transporte vient d'être mortellement touché par des Stukas. Tout comme Justin, Léonard Dufour, alors maréchal des logis chef faisant fonction d'adjudant de compagnie à la 561^e Compagnie d'Exploitation de Dépôts de la 1^{re} armée se souvient également fort bien des événements qui vont suivre ; il notera en détail dans son journal de marche.

LA COURSE À LA MER

Westcappel, 28 mai. Tout est étrangement calme. La *Luftwaffe* semble accorder un répit aux Alliés et la rumeur des combats est plus lointaine. Vers 11h00, le commandant d'une unité britannique arrive sur la place et annonce au chef du détachement français qu'une ligne de défense va être mise en place. Dans peu de temps, les Allemands, qui ne sont plus qu'à environ 5 kilomètres de là, auront vite enfoncé les faibles résistances. L'officier demande à ce que le Parc Essence quitte les lieux au plus vite car « cela va chauffer ». En une demi-heure, le matériel et les

hommes sont rassemblés. Il n'y a plus d'alternative, l'unité doit rapidement passer la ligne des canaux ou se considérer comme prisonnière, voire pire... Les ponts sont gardés par des *Tommies* qui se montrent impénétrables aux arguments français. Leurs consignes sont strictes : aucun véhicule et aucun animal ne doivent passer. Seuls les hommes à pied ou à bicyclette peuvent franchir les canaux. À la différence de la *BEF* qui est entièrement motorisée, l'Armée française compte encore un grand nombre d'unités hippomobiles, principalement dans l'artillerie. Les chevaux sont dételés. Des camions, fourgons hippomobiles et pièces d'artillerie sont abandonnés sur place. Entre les Moères et Ghyvelde, le spectacle est dantesque. Dans une plaine immergée par la mer où seules les routes principales apparaissent, des fermes sont englouties jusqu'aux fenêtres. Des milliers de véhicules de toutes les sortes sont basculés sur le bas-côté, enfoncés dans l'eau. Des matériels traînent au sol. Des chevaux abandonnés sur les routes et dans les champs baignent dans l'eau jusqu'au poitrail ou galopent effrayés

et affamés, ajoutant une note angoissante à ce désordre. Dans l'après-midi, des *Tommies* plus conciliants laissent passer 5 camions du Parc Essence. Un orage tonne, il pleut maintenant à torrent. Le plafond est bas, il retient la fumée des incendies qui empuantisent l'air. L'omniprésente *Luftwaffe* disparaît du ciel. Le soir tombe, il pleut toujours. Le niveau des terres inondées monte sous l'effet de la marée. Certaines routes sont maintenant sous l'eau.

Le 29 mai au matin, la pluie cesse, le ciel s'éclaircit. Les appareils de la *Luftwaffe* ne vont pas tarder à réapparaître. L'unité part en direction de Bray-Dunes. Les routes sont totalement saturées par des colonnes de véhicules. Inutile de chercher à aller plus loin ; les camions sont camouflés du mieux possible dans une prairie, sous des arbres, ainsi que contre une haie en bordure de l'aciérie de Leffrinckoucke. Du sommet des dunes, les militaires du Parc Essence assistent impuissants à l'agonie du port de Dunkerque en flammes. Vers 19 heures, un ordre porteur d'espoir arrive : « *Embarquement pour 22 heures à Bray-Dunes.* » Le matériel est abandonné sur place après un sabotage sommaire. La colonne du Parc Essence entame alors une marche épuisante.

▼ Laffly S20 TL de la 2^e DLM (croix de Lorraine peinte dans le losange de cavalerie, lui-même peint dans le cercle de circulation nocturne ce qui est rarement observé). Il pourrait s'agir d'engins appartenant au 1^{er} RDP dont on voit le losange tactique en avant de la cabine. Coll. Kadari





► Véhicules alliés abandonnés dans la poche de Dunkerque.
Coll. Legrand



La cohorte humaine arrive non sans peine jusqu'à la plage de Malo-les-Bains. Des soldats britanniques, de l'eau jusqu'à mi-corps, embarquent dans des chaloupes afin de rejoindre des navires tous feux éteints ancrés au large. Dans la colonne, les hommes se repèrent à l'aide de lampes de poche. Les villas avoisinantes sont pleines de troupes. Tout est saccagé. Si par mégarde une pièce est éclairée, un coup de feu bien ajusté venant de l'extérieur fait vite éteindre la lumière. Des centaines d'hommes font la queue devant les rares robinets d'eau potable. Celle-ci devenant rare, les bouteilles de bière et de vin encore trouvables atteignent des prix prohibitifs. Faute de pouvoir se procurer de l'eau, Léonard Dufour achète une bouteille de vin pour la somme de 20 Francs ; ce qui est très cher en 1940 !

Le 30 au matin, il est clair que l'embarquement n'aura été qu'un songe. La *Luftwaffe* s'acharne maintenant sur

les points d'embarquement, laissant un sursis aux milliers de soldats tapis dans les dunes. De leur côté, les Britanniques construisent, avec des camions et des véhicules, des jetées qui avancent loin dans la mer, même à marée basse ; l'une d'elles atteindra plus de 100 mètres de long. Vers 16 heures arrive un nouvel ordre d'embarquement, mais cette fois-ci pour Malo. La colonne marche le long de la plage. La mer rejette des cadavres, des nappes de mazout ainsi que toutes sortes de débris et matériels. La colonne arrive à Malo-Terminus où déjà des milliers d'hommes attendent. Les hommes du Parc Essence se rassemblent sur le sommet d'une dune afin de ne pas se perdre dans cette marée humaine. À 22h30, c'est l'affolement général. L'artillerie allemande vient de régler son tir sur la plage prenant ainsi le relais de la *Luftwaffe*. Une fois de plus, les chances de pouvoir enfin embarquer s'éloignent.

Le 31 mai vers 16 heures, un énième ordre d'embarquement tombe ; l'ordre officiel d'embarquement des troupes françaises date du même jour. De nouveau, la colonne s'ébranle en direction de Malo et y attend des moments meilleurs. Peu avant 21 heures, la nuit tombe, libérant ainsi les hommes, pour quelques heures seulement, de la peur des bombes. Car dès le 1^{er} juin au matin, l'artillerie ennemie pilonne de nouveau la ville. La colonne se fraie un chemin dans les ruines. La *Luftwaffe* se déchaîne. En vue du phare de Dunkerque, sur une petite place, une section d'ambulances brûle. Il y a des morts et des blessés partout. Sur la route qui longe le chenal, la colonne subit l'attaque d'un Stuka esseulé qui manque de

peu un bateau amarré mais détruit en grande partie le quai. La progression reprend et la colonne atteint la plage de Saint-Pol-sur-Mer. Dans un instinct de survie, les hommes creusent des trous dans le sable pour s'y abriter. Les formations sont dans l'ordre d'embarquement soit environ 5 000 à 6 000 hommes en attente, principalement de la 1^{re} DLM. Pour une fois, tout se déroule dans l'ordre et la discipline, ce qui est à souligner tant il règne une ambiance de suspicion entre Français et Anglais. Des altercations plus ou moins sévères ont déjà eu lieu entre les soldats alliés, les Français reprochant aux personnels de la *Royal Navy* d'embarquer en priorité les hommes de la *BEF* alors que la mixité devait être l'usage. Le *War Office*, tout britannique dans son attitude, donne des ordres dans ce sens tout en précisant de manière ambiguë au *General* Alexander que ce soir du 1^{er} juin est le dernier dont il dispose pour faire embarquer les troupes anglaises... Informé, l'amiral Abrial fait remarquer à l'*Admiral* Ramsay, officier général britannique responsable de l'opération « *Dynamo* » depuis Douvres, qu'il faut au moins 24 heures supplémentaires pour rembarquer les éléments français défendant la poche et refuse le projet britannique d'embouteiller le port dès la nuit suivante. En fin d'après-midi, Alexander reçoit une nouvelle instruction lui donnant l'ordre de tenir autant qu'il le pourra afin de rembarquer le maximum de troupes possible. La situation est pour le moins confuse. Au matin du 1^{er} juin, il reste environ 47 000 Britanniques à rembarquer sur les 187 000 hommes de la *BEF*. Les Français comptent pour leur part encore environ 100 000 hommes sur place (50 000 d'après les estimations de l'amiral Abrial) dont 30 000 prêts à être embarqués et 20 000 pour la défense de la poche tandis que 40 à 50 000 autres sont éparpillés dans le secteur et totalement désorganisés. Le périmètre de défense des Alliés recule au fur et à mesure que le temps passe. Les Britanniques ont positionné en défensive, pour très peu de temps, quatre bataillons : le 2nd *Coldstream Guards* (1st *Division*) sur le secteur des canaux de Bergues et de Furnes, le 4th *East Lancashire* (42nd *Division*) à l'est de Bergues, le 5th *Borderers* (42nd *Division*) légèrement sur sa gauche et le 1st *Loyal Regiment* (1st *Division*) dans le

▼ Belle vue d'un *Befehlspanzerwagen 38(t)* fonçant à pleine vitesse dans un bourg du nord de la France en mai 1940. L'insigne représentant un Y renversé et trois points ne trompe pas, il s'agit bien d'une machine appartenant à la « *Gespenster-Division* », autrement dit la 7. *Panzer-Division* d'Erwin Rommel. Quant au signe tactique peint en blanc sur le bas de caisse de l'engin, il indique que celui-ci fait partie d'un *Nachrichtenzug* (peloton de transmissions) motorisé.
Coll. Kadari



fort de Bergues qu'il quittera durant l'après-midi. À la tombée de la nuit, le dispositif anglais se retirera et rejoindra les plages en compagnie du *2nd Hampshire* et du *53rd Field Artillery Regiment*. Les derniers éléments britanniques n'ayant pas encore pu rejoindre les plages arriveront dans la nuit du 1^{er} au 2 juin à savoir : *5th Green Howard's*, *6th Durham Light Infantry*, *1st East Surrey Regiments* et *6th East Surrey Regiments*, *99th Field Artillery Regiment* ainsi que des éléments des services.

L'EMBARQUEMENT

Ce 1^{er} juin, de toutes les voies maritimes permettant d'atteindre Dunkerque, seule la route « X » est encore utilisable. En effet, avec environ 60 kilomètres de navigation entre les ports d'Angleterre méridionale et de Dunkerque, la route « Z » se trouve être la plus courte mais elle présente le danger d'être à portée directe des canons allemands positionnés dans le secteur de la ville de Calais dernièrement tombée. La route « Y » fait pour sa part 130 kilomètres. La route « X », longue de 80 kilomètres environ et tracée à travers les bancs de sable, reste la seule échappatoire pour la garnison de Dunkerque. Cependant, le peu de fond l'interdit à tout navire ayant un grand tirant d'eau.

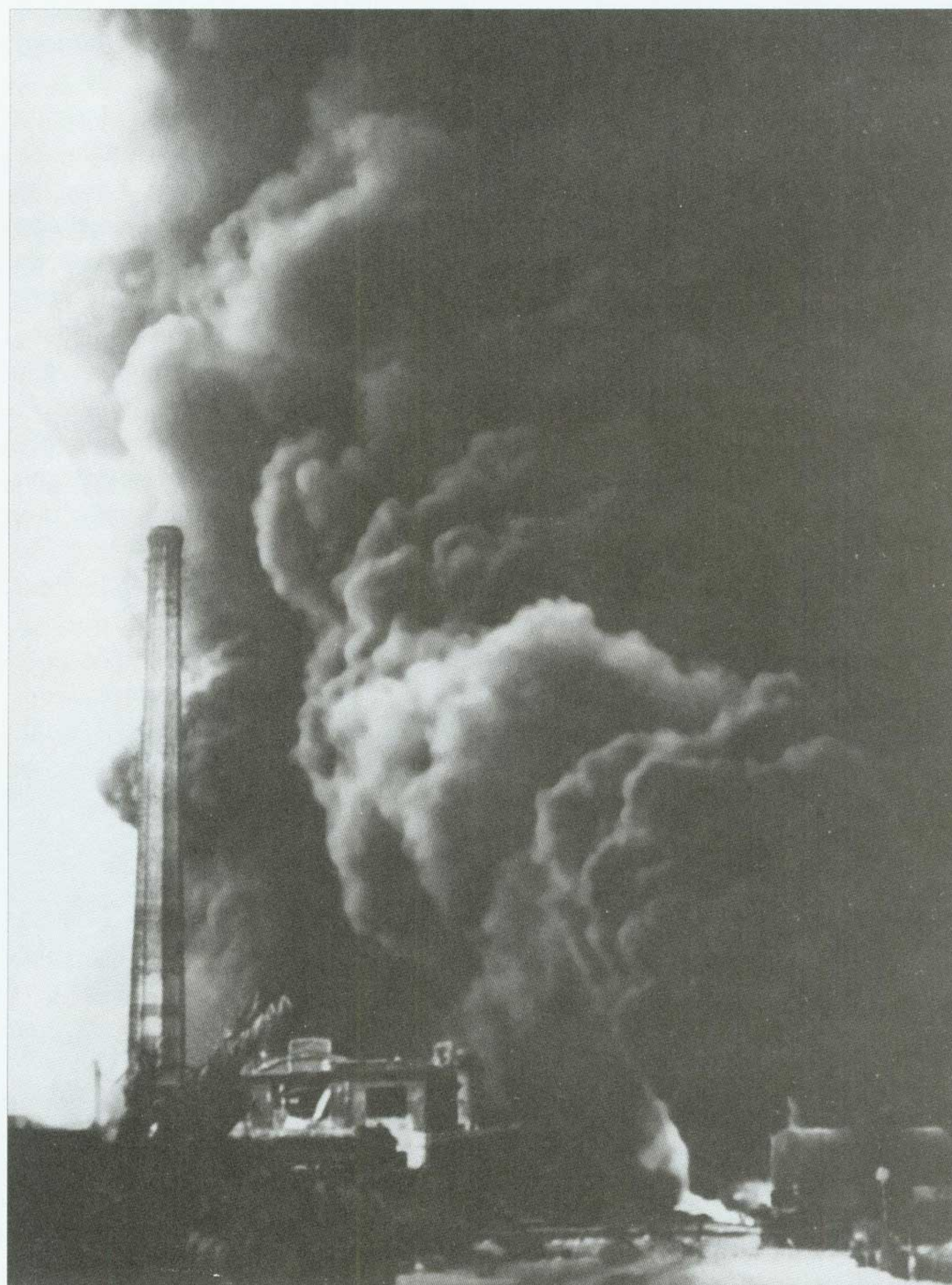
La jetée d'embarquement de l'écluse Vatiez permet de recevoir des navires d'une certaine importance. Elle est implantée sur la plage de Saint-Pol-sur-Mer où grouillent des milliers de soldats. Une fois accostés, les navires sont immédiatement remplis par les troupes en attente et repartent vers le large. En fin de matinée, plusieurs navires se présentent. Le premier navire charge environ 2 000 hommes en un peu plus de 20 minutes. Il est suivi du « Prague » ainsi que d'un chalutier qui chargent à leur tour un régiment colonial encore en arme. La colonne du Parc Essence attend son tour. Le « Scotia » se présente le long de la jetée, la passerelle descend. Des éléments de la 1^{re} DLM, dont un escadron du 4^e Cuirassiers et la 101^e Compagnie Auto du 6^e Escadron du Train, embarquent, suivis de 287 hommes du Parc d'Essence de la 1^{re} Armée. L'affaire est réglée en une vingtaine de minutes. Il est 11h25 lorsque le « Scotia » s'éloigne de la jetée et sort du port en mettant les machines arrière.



◀ Au milieu de véhicules français abandonnés aux abords de Dunkerque, les troupes se sont débarrassées de leurs masques à gaz ainsi que de leurs casques afin de pouvoir rembarquer et ainsi évacuer la poche soumise à la pression allemande. Coll. Legrand

Le vapeur fait partie des 129 navires de la marine marchande britannique réquisitionnés dans le cadre de l'opération « Dynamo ». Dès le 19 mai, le *War Office* pressentant que les événements ne risquent pas d'évoluer dans le sens voulu affrète une armada de fortune. Des navires de tous types sont réquisitionnés, la priorité étant donnée dans un premier temps aux malles et cargos. L'opération de réquisition et de regroupement des navires provenant

des lignes commerciales de la Manche et de la mer d'Irlande va durer une semaine. Les caboteurs et paquebots belges, ainsi que quelques skoots, des caboteurs à fond plat hollandais, sont également évacués sur la Grande-Bretagne. Devant faire face au manque de navires, la *BBC* envoie le 31 mai un message radiophonique à l'attention de tous les propriétaires privés de petites embarcations afin qu'ils rejoignent l'armada de l'*Admiral Ramsay*.



◀ Un dépôt de carburant vient d'être détruit ou saboté... Coll. Legrand



▲ Voici tout ce qu'il reste d'un dépôt de carburant après le passage de la Luftwaffe ! Du fait du manque de pièces antiaériennes, ces infrastructures étaient peu voire pas du tout protégées contre les raids aériens de l'ennemi.
Coll. Legrand

L'appel est un franc succès. Des volontaires de toutes provenances se présentent aux autorités navales britanniques afin d'armer cette flotte pour le moins hétéroclite. Dans la majorité des cas, les embarcations privées sont pilotées par leurs propriétaires, volontaires pour participer à cette vaste opération de sauvetage, tout comme le sont les dockers et autres personnels des ports. Des hommes de toutes conditions participent à l'opération. Ainsi le capitaine de frégate (en retraite) Lightoller, ancien second officier du tristement SS « Titanic », participe-t-il à la « grande traversée » avec son yacht privé de 18 mètres, le « Sundowner », et évacue de la poche de Dunkerque 130 soldats qu'il déposera à Ramsgate. Le « Scotia » est un paquebot à vapeur de 120 mètres de long pour 3 441 tonnes pouvant filer à 25 nœuds, soit environ 45 km/h. Depuis sa construction en 1921, il assure fidèlement la liaison Holyhead (Pays de Galles) – Dublin pour le compte de la « London Midland & Scottish Railway Company ». Son « pacha » est le *Captain* William Henri Hughes, âgé de 54 ans. Comme tous les vapeurs de commerce, rien ne prédestinait le « Scotia » à une opération de guerre, aussi, c'est dans la hâte qu'on l'arme d'un fusil-mitrailleur Bren à la poupe et d'une mitrailleuse Lewis sur le pont supérieur. Ordre est donné à Hughes de conduire son navire à Southampton pour le 26 mai. Le lendemain, en fin d'après-midi, le vapeur rejoint Douvres. De ce port,

atteint le 28 mai vers 6 heures, le *Captain* Hughes doit attendre des ordres complémentaires. À 16 heures, ordre lui est donné de se porter sur Dunkerque afin de participer à l'évacuation de la BEF. Le « Scotia » atteint Dunkerque vers 20h45. Le « Malines », autre paquebot à vapeur, suit le bâtiment de Hughes avant d'être dérouté vers Gravelines. L'entrée dans le chenal de Dunkerque est périlleuse car il faut non seulement éviter les petites embarcations sans éclairage mais aussi les épaves, le tout en naviguant feux éteints. Le 28 mai, peu avant minuit, tout se passe correctement malgré les nombreuses difficultés rencontrées lors de la phase d'approche du chenal jusqu'à ce qu'un choc brutal et sourd soit ressenti au niveau de la salle des machines. À la stupéfaction du *Captain* Hughes, aucun dégât n'est à constater. Il semblerait que ce soit une torpille, certainement tirée d'une vedette rapide allemande, qui, par chance, n'a pas explosé en touchant sa cible. Le navire arrive enfin à quai et embarque officiellement 2 700 hommes. À 2h55, il lève l'ancre et fait le chemin inverse. À 9 heures, il accoste à Douvres finissant ainsi sa première rotation dans le cadre de « Dynamo ».

LA DERNIÈRE TRAVERSÉE

Le 1^{er} juin vers 4h45, Hughes reçoit un nouvel ordre de départ pour Dunkerque. Le navire appareille à 6 heures. À hauteur de la passe de Margate, au large de la Grande-Bretagne, le navire est pris à partie

par la *Luftwaffe*, heureusement sans effets. « Machines en avant toute », le « Scotia » évite les bombes, bouées, embarcations et autres obstacles sur sa route. Lors de la phase d'approche, le *Captain* réduit la vitesse, évitant ainsi une bombe à 100 pieds sur le flanc et une seconde à 50 pieds devant l'étrave. De nouvelles instructions parviennent au vapeur : il faut rejoindre le môle ouest afin d'y embarquer des troupes françaises pour 11 heures. Hormis quelques salves d'artillerie, le port de Dunkerque semble étrangement calme. Très haut dans le ciel limpide, quelques chasseurs de la *Royal Air Force* en « décourent » avec les homologues allemands tandis que, plus loin, en mer, les bombardiers du VIII. *Flieger-Korps* de Richthofen attaquent leurs proies. À peine la passerelle est-elle jetée que les Français embarquent. Sur les coups des 11h25, le *Captain* Hughes donne l'ordre d'appareillage. L'ambiance à bord oscille entre la joie et la résignation ; la joie d'être vivant et la résignation de laisser derrière soit sa famille. Peu de temps après le départ, un marin britannique explique avec difficulté aux français se trouvant à ses côtés que le « Prague » qui les précède vient d'être touché et lance un SOS. Sur le pont, alors que les hommes peuvent enfin se reposer et songer à se détendre, une énorme gerbe jaillit de l'eau non loin du « Scotia ». Le Chef Dufour, qui à ce moment-là prend un thé (navire britannique oblige !) accompagné de quelques biscuits, reconnaît immédiatement ce sifflement suivi d'un bruit sourd : le navire est attaqué ! À hauteur de la bouée n°6, le vapeur est pris à partie par 3 formations de 3 bombardiers en piqué venant de l'est. La descente des bombardiers semble lente comme si le sort du navire était déjà scellé. Le premier groupe amorce son attaque. La mitrailleuse Lewis riposte. La première attaque échoue. La faible distance permet rapidement de les identifier, ce sont des Stukas. La deuxième vague passe lentement au-dessus du « Scotia », frappant le pont et les cheminées d'une multitude de balles. Une bombe touche le flanc de la salle des machines tandis qu'une autre rebondit sans dommage sur le flanc de la proue. Le troisième groupe de Stukas passe à son tour à l'attaque. L'un d'eux place sa bombe dans le conduit de la cheminée arrière comme un oiseau pose ses œufs dans

son nid. Le Bren et la Lewis font feu de toutes parts mais sans résultat. De terribles secousses ébranlent le bâtiment, le pont se dérobe sous les pieds. Toutes les vitres et hublots sont soufflés par l'énorme déflagration. Une fumée épaisse envahit le bateau qui brûle. Des malheureux, en feu, courent et tombent sur le pont, d'autres ont été projetés à l'eau par l'effet de souffle. Le *Captain* Hughes donne l'ordre d'envoyer un SOS mais la cabine radio n'est plus opérationnelle et l'opérateur est blessé. Il faut abandonner le navire tant qu'il en est encore temps car celui-ci s'enfonce lentement par l'arrière et prend de la gîte sur tribord. D'énormes jets de vapeur s'échappent des machines. Sur le pont, c'est l'affolement général. Au fur et à mesure que le navire prend de la gîte, une multitude d'objets glisse à la mer. Des hommes prennent d'assaut les chaloupes, d'autres jettent à la mer des radeaux. Le Chef Dufour monte dans une chaloupe encore vide. Puis c'est la ruée. Léonard Dufour, sentant le danger, quitte l'embarcation. Durant la descente de la chaloupe, une haussière cède du fait de la surcharge provoquée par le grand nombre de naufragés. Les hommes sont projetés à la mer. Sur le pont, Léonard Dufour est abasourdi par la vision de plusieurs de ses camarades du Parc Essence emportés par le courant. À environ 1 kilomètre de là, un navire vient de couler, certainement le « Prague ». Aidé par l'officier en second Pritchard, Hughes tente de canaliser la cohue sur le pont mais en



vain car les Français ne comprennent pas les ordres qui leur sont donnés en anglais. Un officier français donne son revolver à Pritchard afin de donner « plus de poids » à ses arguments. Finalement, les commandements sont donnés au sifflet et aux gestes. L'ordre et la discipline reviennent sur le pont du bâtiment. Plus proche du « Scotia », coupé en deux, un navire de plus petite taille coule également. Seul un petit chalutier parti en même temps que lui est indemne. Les chaloupes manquant, d'autres hommes tentent le tout pour le tout et se jettent à la mer en prenant soin de se dévêtir afin de ne pas être alourdis par les brodequins et l'uniforme. Le Chef Dufour plonge et nage avec

difficulté sur plusieurs centaines de mètres parmi tout ce qui flotte à la surface afin d'atteindre un navire qui se dirige vers le « Scotia ». Entraîné un temps par le fond à cause d'un malheureux s'agrippant à l'une de ses chevilles, il parvient à bout de force à se maintenir à la surface en saisissant deux objets flottants. Dans un dernier effort, il parvient à atteindre le navire, à en saisir un cordage pendu le long de la coque et à monter à bord. À peine a-t-il le temps de penser qu'il est sorti d'affaire que la *Luftwaffe* attaque de nouveau. Le navire est manqué de peu. Les bombes provoquent d'énormes gerbes d'eau. Le navire en question est le destroyer *HMS H15 « Esk »*...

◀ Fin tragique pour cet équipage ainsi que son précieux chargement d'essence... Opérant sur les premières lignes et parfois même au contact des pointes de l'adversaire, « ceux des essences » enregistreront de lourdes pertes en mai et juin 1940.
Coll. Legrand

▼ Belle prise de guerre que ce camion réservoir de la *British Expeditionary Force* capturé par la *Wehrmacht*. Le véhicule est en train d'être rempli à partir de bidons d'essences anglais. La photo a été prise à Rougefay, au début du mois de juin 1940.
Coll. Legrand





Jules Loquet a successivement servi aux dépôts essence de Cambrai puis de Béthune. Ces dépôts civils étaient gérés par la 561^e Compagnie d'Exploitation de Dépôts. Il participe à la destruction par le feu du dépôt de Cambrai, puis, l'ennemi continuant son avancée, il est contraint une fois de plus de participer au sabotage du dépôt de Béthune. De là, il rejoint l'état-major du Parc Essence de la 1^{re} armée à Bray-Dunes. Également embarqué sur le « Scotia », il témoigne de ces instants dramatiques : « Lorsque j'ai eu les pieds dans l'eau, je devais me sauver et essayer de rejoindre le destroyer. Il y avait en face de moi le lieutenant Culioli [le lieutenant Culioli de l'état-major du Parc Essence disparaîtra lors du naufrage – NdIA]. Corse, il faisait partie de ma compagnie. Derrière lui j'ai vu un soldat qui se déshabillait pour se jeter à l'eau. C'est ce qu'il fallait faire car, habillé, on n'avait aucune chance de surnager. J'ai fait de même quoique ne sachant pas nager, je connaissais les mouvements basiques. J'ai attrapé une épave en bois, un genre de petite armoire que j'ai placée sous le bras gauche et j'ai essayé de mon bras droit et des jambes de m'éloigner du bateau. J'ai été aspiré plusieurs fois quand l'eau s'engouffrait dans le bateau mais, ne lâchant pas ma petite armoire, je suis toujours remonté à la surface. Quand la cheminée est arrivée au niveau de l'eau, j'ai vu des malheureux soldats qui se trouvaient à

proximité être littéralement aspirés dans cette cheminée. Et puis je suis arrivé près du destroyer, un très haut bâtiment. Il y avait des grappes de soldats tout habillés accrochés aux cordes qui pendaient. Dans ma jeunesse, j'avais fait de la gymnastique, j'ai su grimper sur le pont. Je n'en pouvais plus, je tremblais comme une feuille. Il faut dire que la mer, loin des côtes, n'était pas chaude. Un marin est venu m'apporter une couverture qu'il m'a mise sur le dos. Il m'a fait descendre à l'intérieur et ensuite m'a apporté un bol de thé bien chaud. »

L'attitude du Captain Hughes lors du naufrage force le respect. Le « Scotia » étant couché sur le flanc, il court le long de la coque, de hublot en hublot, afin d'en faire sortir les personnels prisonniers de l'épave. Une fois tous les survivants valides évacués, Hughes reste sur le navire avec les blessés graves, dont deux Français et un *stewart* qui sera amputé d'une jambe peu après. N'écoutant que son courage, il les évacue un par un vers le HMS « Esk » au moyen d'un cordage tendu entre les deux navires. Il rejoint seulement après le destroyer venu à la rescousse. Le « Esk » fait route vers l'Angleterre. Les rescapés, dont un grand nombre n'a plus de vêtements, sont habillés avec des couvertures que leur donnent les marins britanniques. Une tasse de thé ou de rhum ainsi qu'une cigarette réconfortent un instant les survivants.

Vers 16 heures, le HMS « Esk » entre dans le port de Douvres. Comme en témoigne Monsieur Dufour, l'arrivée est « pittoresque » : « C'est dans des tenues les plus dissemblables que nous entrons dans les halls de la gare maritime. Une vingtaine de prisonniers allemands sont là, en rang, l'air très frais. L.. n'a plus que sa cravate comme vêtement, P.. son pull-over et son ceinturon. J'ai toujours ma chemise, ma culotte et une chaussette. » Les blessés sont évacués vers divers hôpitaux. Des friandises et des cigarettes sont données à qui veut bien en prendre. Vers 19 heures, les rescapés du « Scotia » et d'autres évacués de la poche de Dunkerque sont embarqués dans un train. À chaque gare, la population locale accueille les Français en leur offrant sandwiches, thé au lait, chocolat, fruits et cigarettes. Cet accueil chaleureux dure de gare en gare jusqu'à 2 heures du matin. Dans les compartiments, le sommeil ne vient pas. Pour le chef Dufour comme pour tous les survivants du naufrage, les visages des disparus hantent l'esprit : « 24 heures, une seule journée. Commencée dans un enfer de bruit et de ruines, vécue au milieu des dangers si différents, elle se termine dans une atmosphère de repos et de bien-être physique. Il semble que nous venons de vivre en si peu de temps toute une partie de notre vie. »

Le 2 juin 1940 vers 7 heures, les survivants du « Scotia » quittent le train dans lequel ils voyagent depuis environ douze heures. Ils sont rassemblés dans un petit casino de Weymouth. Une distribution de pain et de conserves est faite ainsi que de quoi se laver et se raser. Nombre des rescapés sont encore imprégnés du mazout qui leur colle à la peau ainsi qu'aux cheveux. Des fruits et des fleurs sont offerts par la population. Des autographes sont même demandés aux rescapés ! C'est seulement à ce moment que les blessés sont examinés. Jules Loquet et Justin Delassus, tous deux blessés, sont évacués sur un hôpital de Weymouth. Pour les autres militaires, le repos est de courte durée puisque l'ensemble des Français est embarqué le soir même sur le « Archangel ». Cette fois, des brassières de sauvetage sont distribuées à tout le monde. En soirée, le navire appareille et met le cap sur Cherbourg. Le port ne pouvant

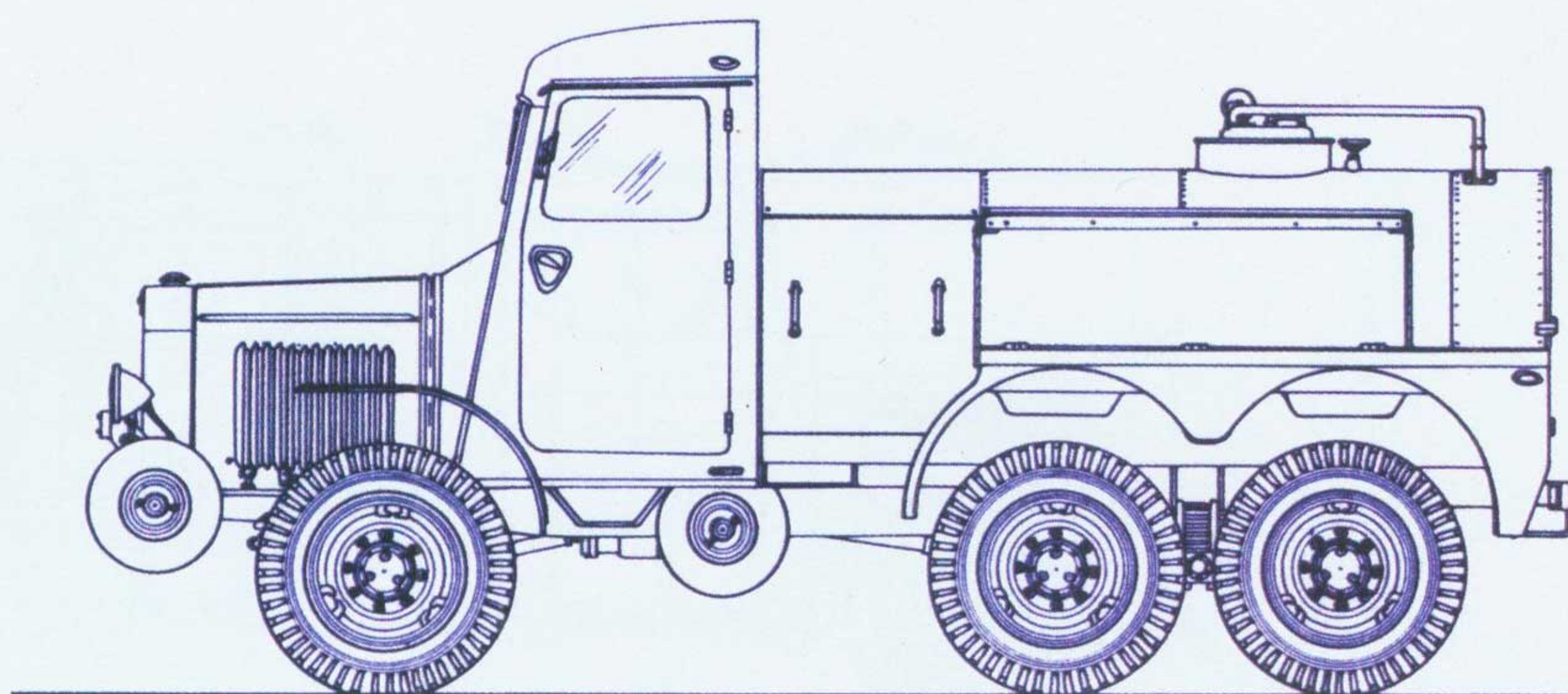
▼ Si besoin est, ce Panzer Il prouve que le campagne de l'ouest (Westfeldzug) ne fut pas une partie de plaisir pour les Allemands et que les combats furent rudes à bien des occasions. La devise « Gott mit uns » ne s'est pas appliqué à cet équipage ce jour-là... Coll. Legrand



être atteint car semble-t-il miné par la *Luftwaffe*, le navire est dérouté le 3 juin vers Brest. L'approche vers Brest est longue et effectuée avec beaucoup de crochets car des *U-Boote* sont signalés dans le secteur. Le 4 juin le « Archangel » accoste vers 23 heures au port. L'accueil est moins chaleureux qu'en Angleterre : « *Accueil français : Gardes Mobiles, singe, pinard chauffé depuis trois jours au soleil, pain rassis. Vers 4 heures, nous sommes embarqués en wagons à bestiaux, sans paille, en direction de Caen.* » L'épopée se terminera à Rennes où la plupart des survivants seront faits prisonniers et passeront cinq années en captivité. Justin Delassus rejoindra la France après sa convalescence via le Maroc fin août 1940. Jules Loquet débarquera à Cherbourg à la mi-juin et poursuivra sa convalescence durant quelques jours à Saint-Malo puis à Arcachon.

Après-guerre et durant de nombreuses années, l'amicale des anciens du Parc Essence de la 1^e armée et des 901^e et 911^e Compagnies de Camions Réservoirs mettra un point d'honneur à honorer la mémoire des disparus dans le naufrage du « Scotia ». Le bilan des pertes humaines est des plus incertains, tout du moins pour les disparus français. Une estimation donne entre 200 et 300 disparus. Un rapport daté du 25 novembre 1940 fait mention de 62 morts (dont 4 officiers) à la 561^e Compagnie d'Exploitation de Dépôts et fait remarquer qu'il y a certainement des disparus au sein des 901^e et 911^e Compagnies de Camions Réservoirs dont des personnels ont également embarqué à bord du « Scotia ». Les Britanniques recensent 38 disparus. L'épave du « Scotia » repose actuellement par 14 mètres de fond, à 6 nautiques au nord de la passe du port ouest de Dunkerque, près de la bouée 6 W. Sa localisation est 51° 07' N et 2° 10' E.

Le 9 juin 1940, sur un effectif initial de 1 100 hommes au PEIA n°1, seuls 400 hommes sont recensés par le capitaine Dégardin. Le nombre exact des morts ne sera jamais défini. Bon nombre de ceux-ci ne seront jamais retrouvés, à tout jamais disparus dans leurs véhicules en flammes... ■

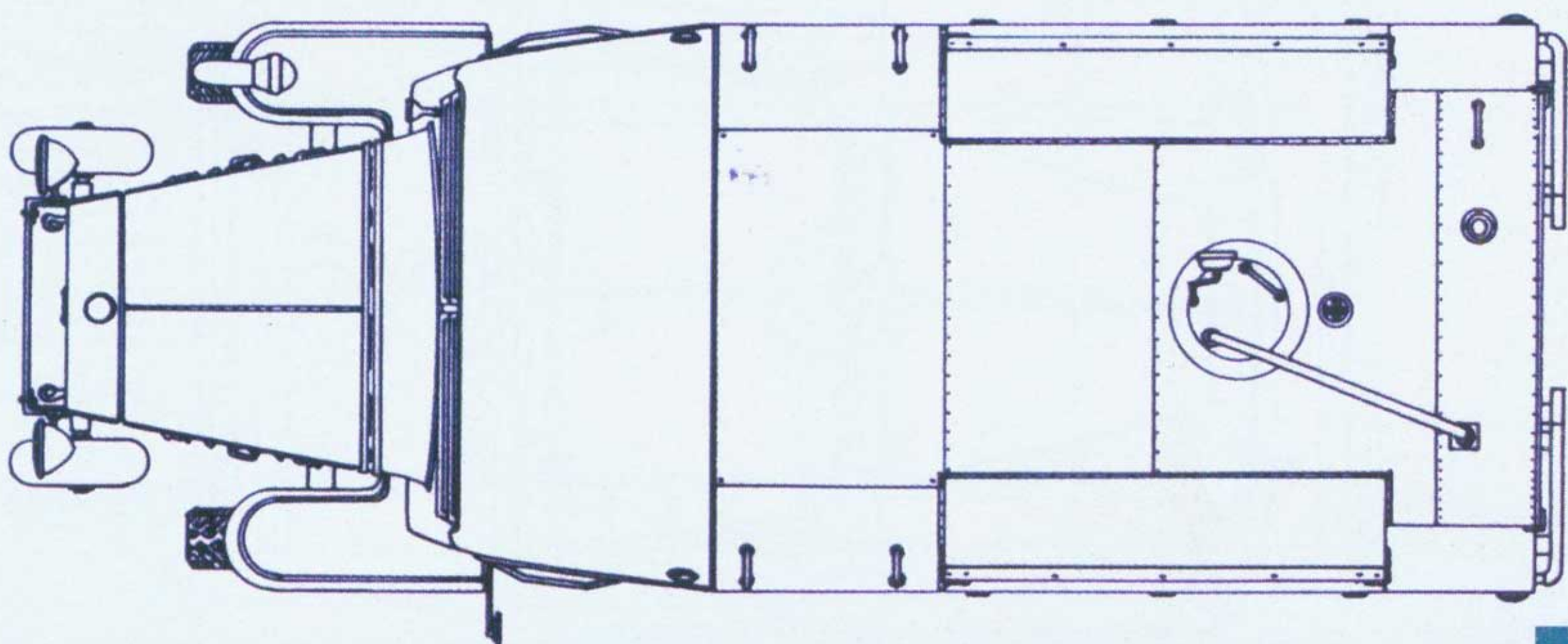
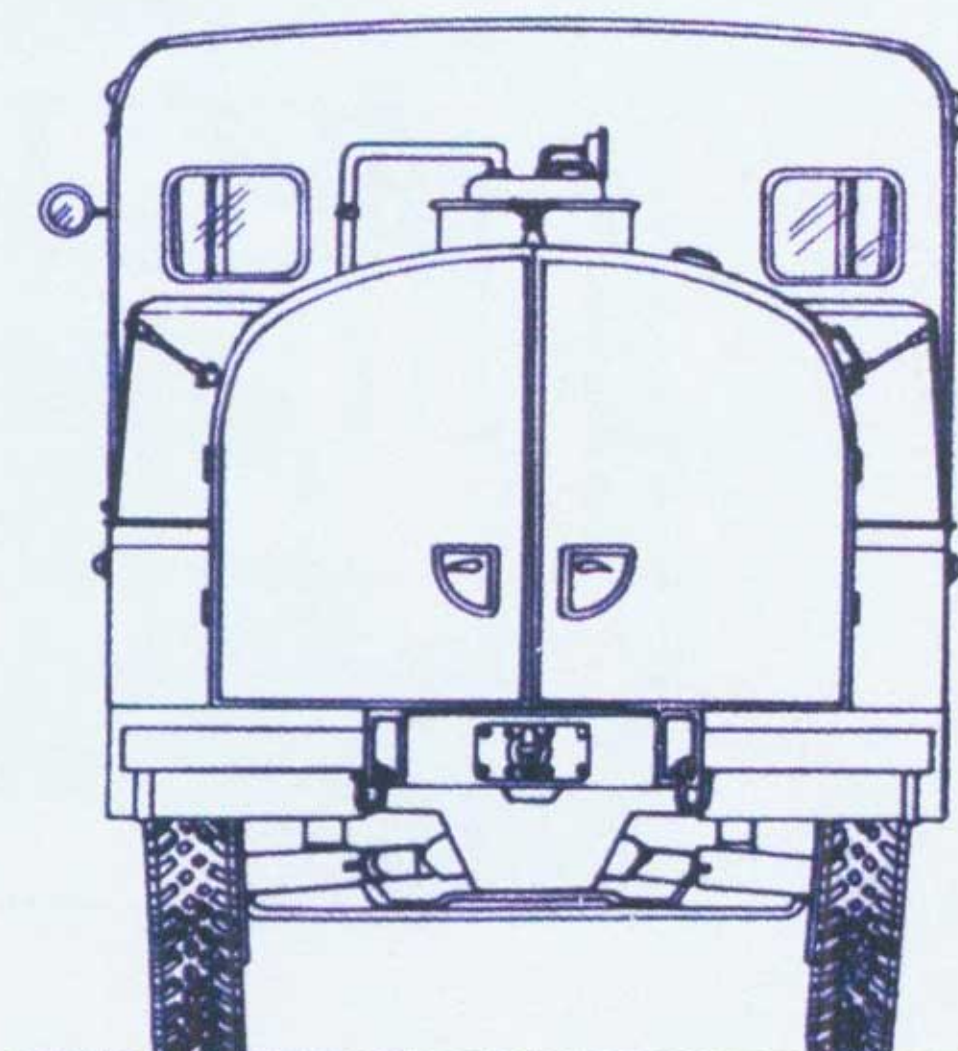
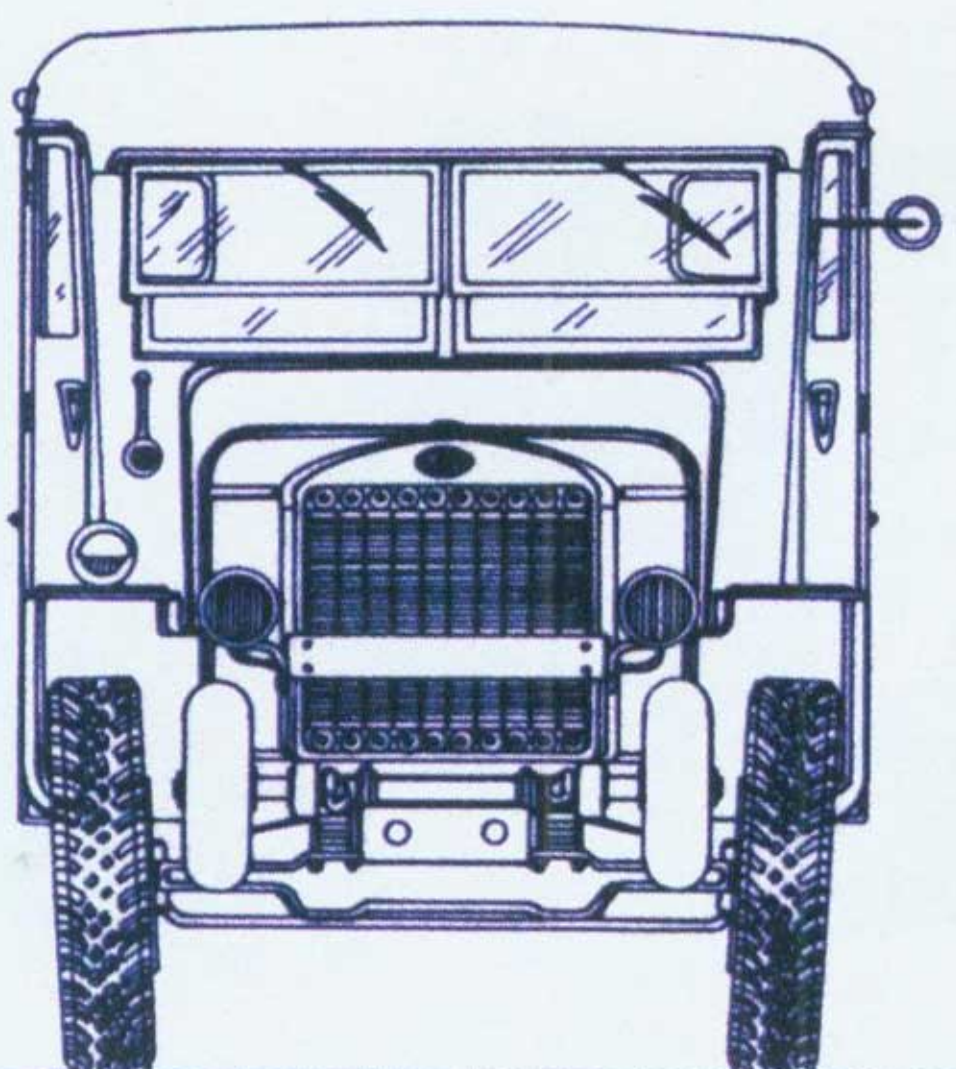
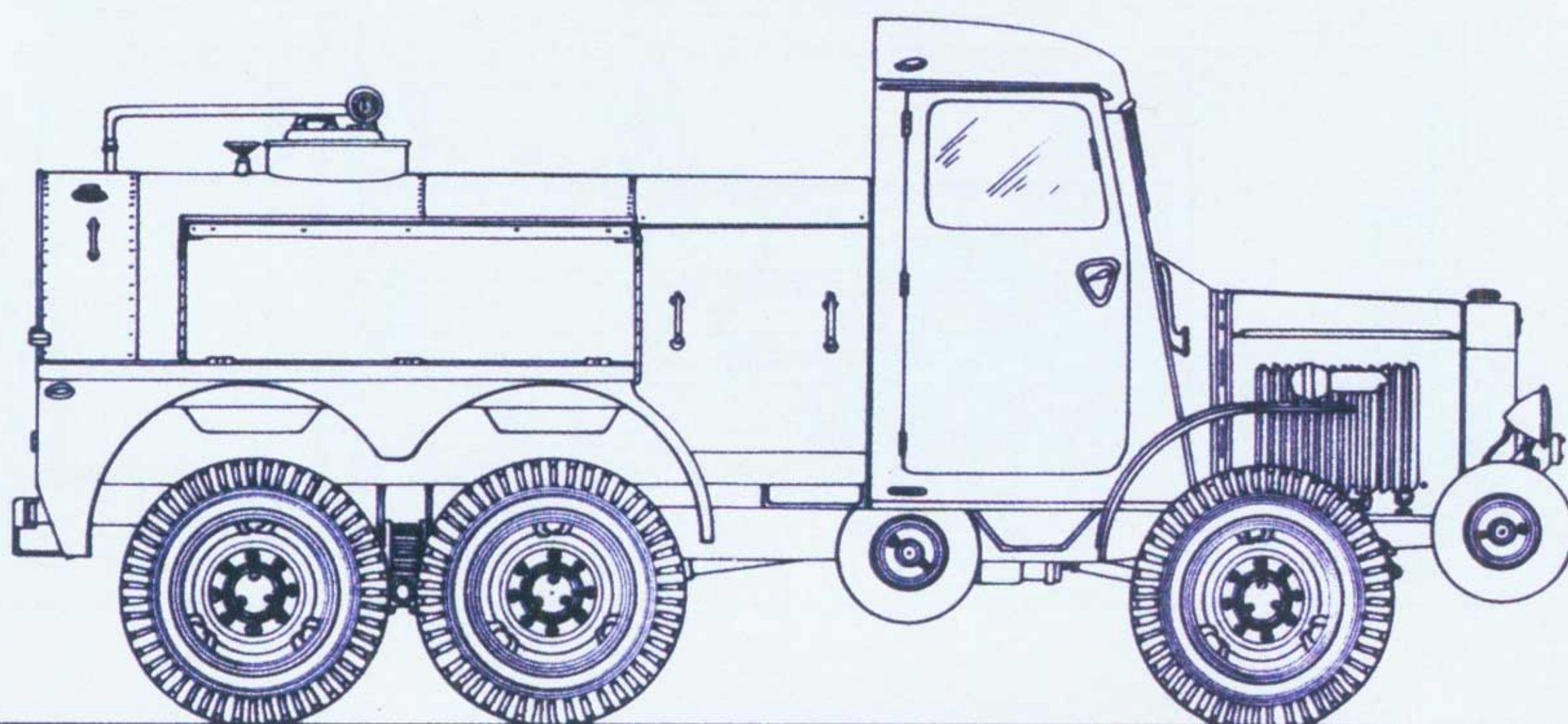


PLANS AU 1/48

LAFFLY S20 TL

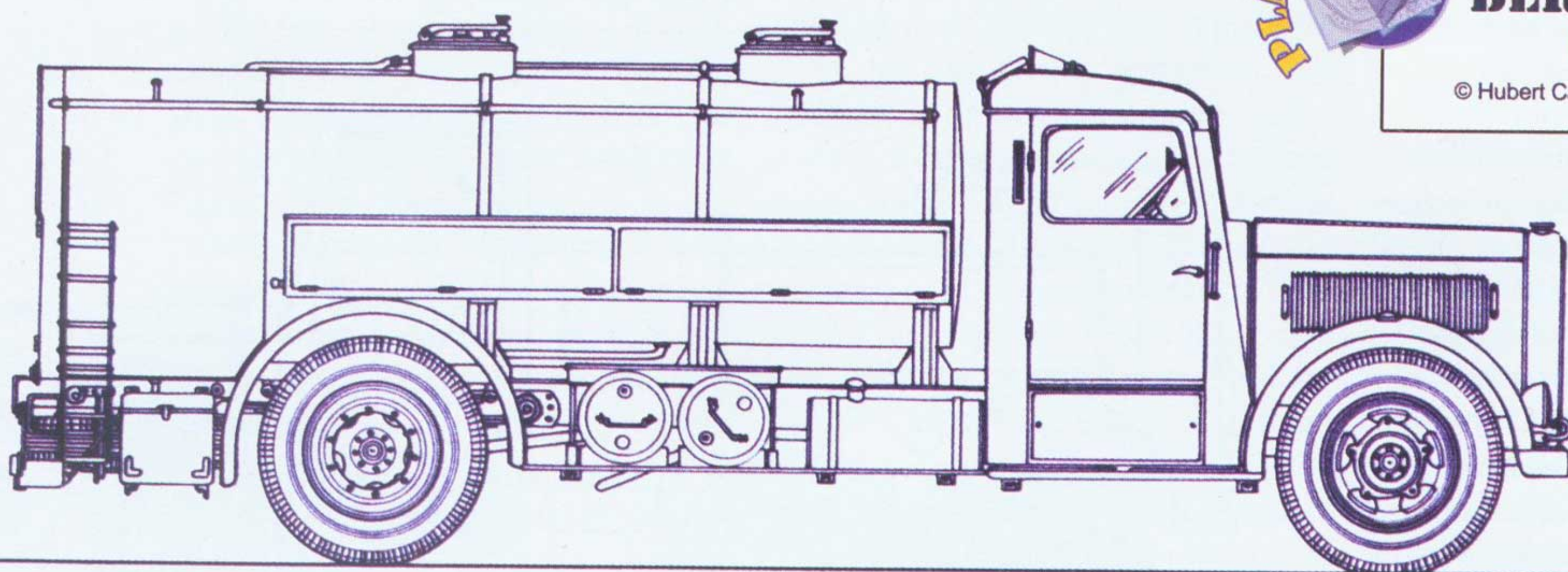
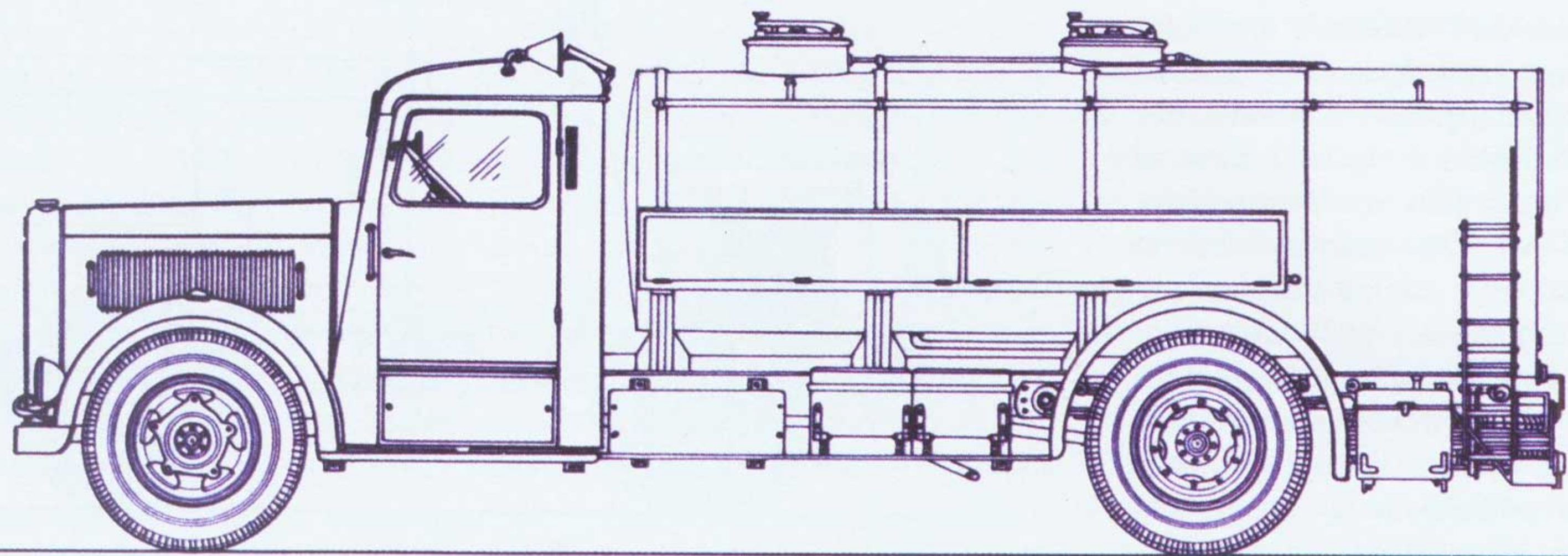
Citerne tout terrain de 1500 l

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2006





DE L'OR NOIR POUR LES BRAVES

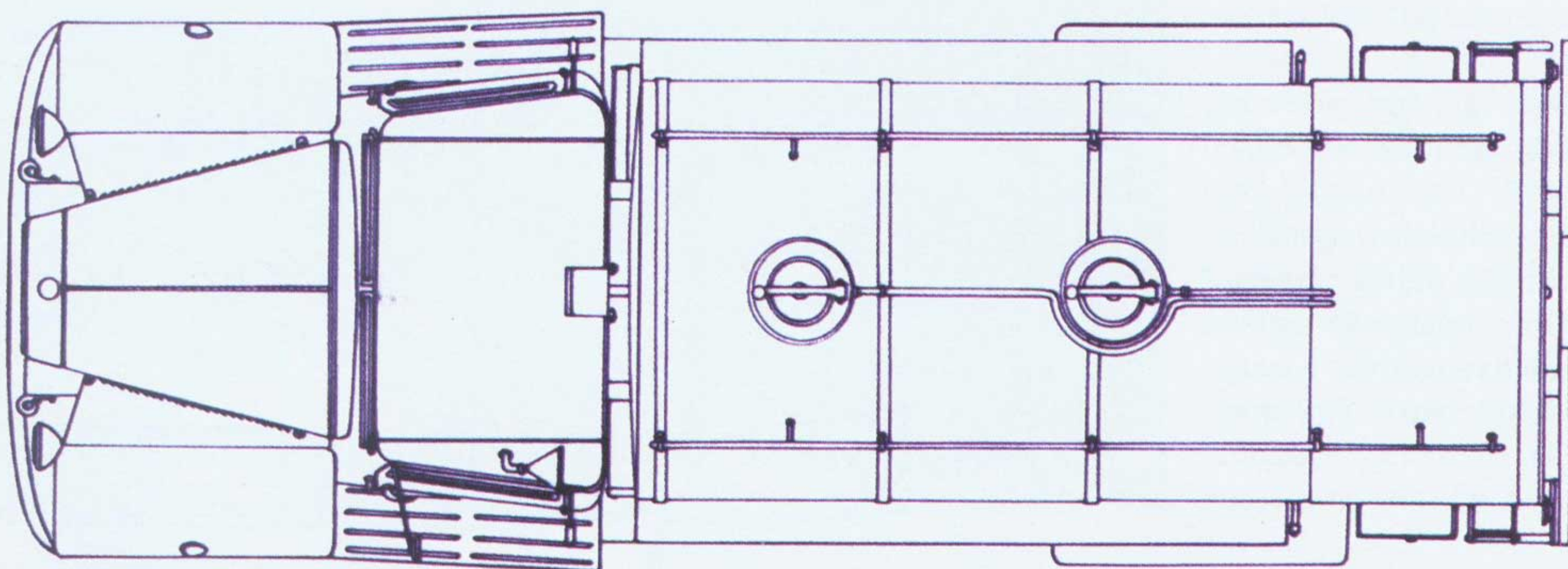
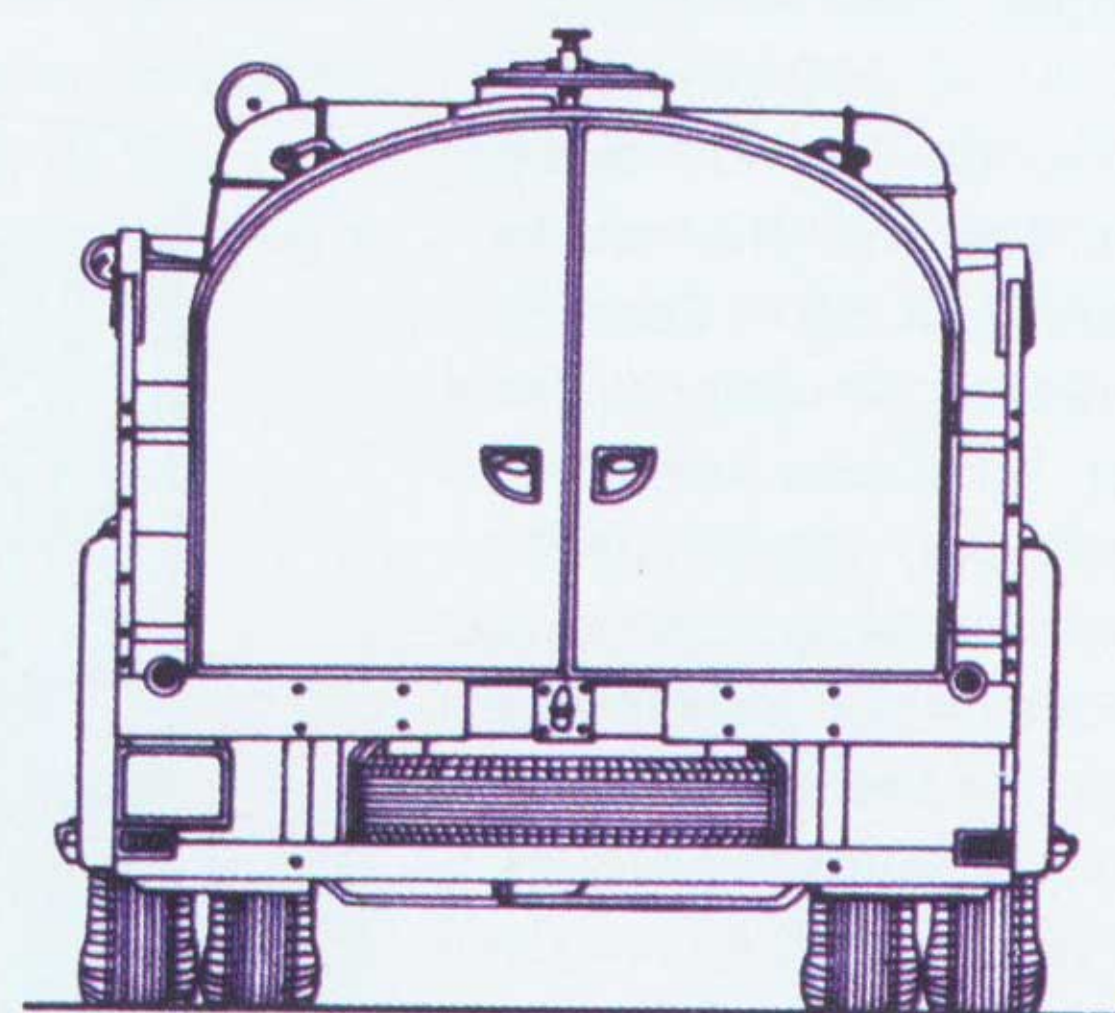
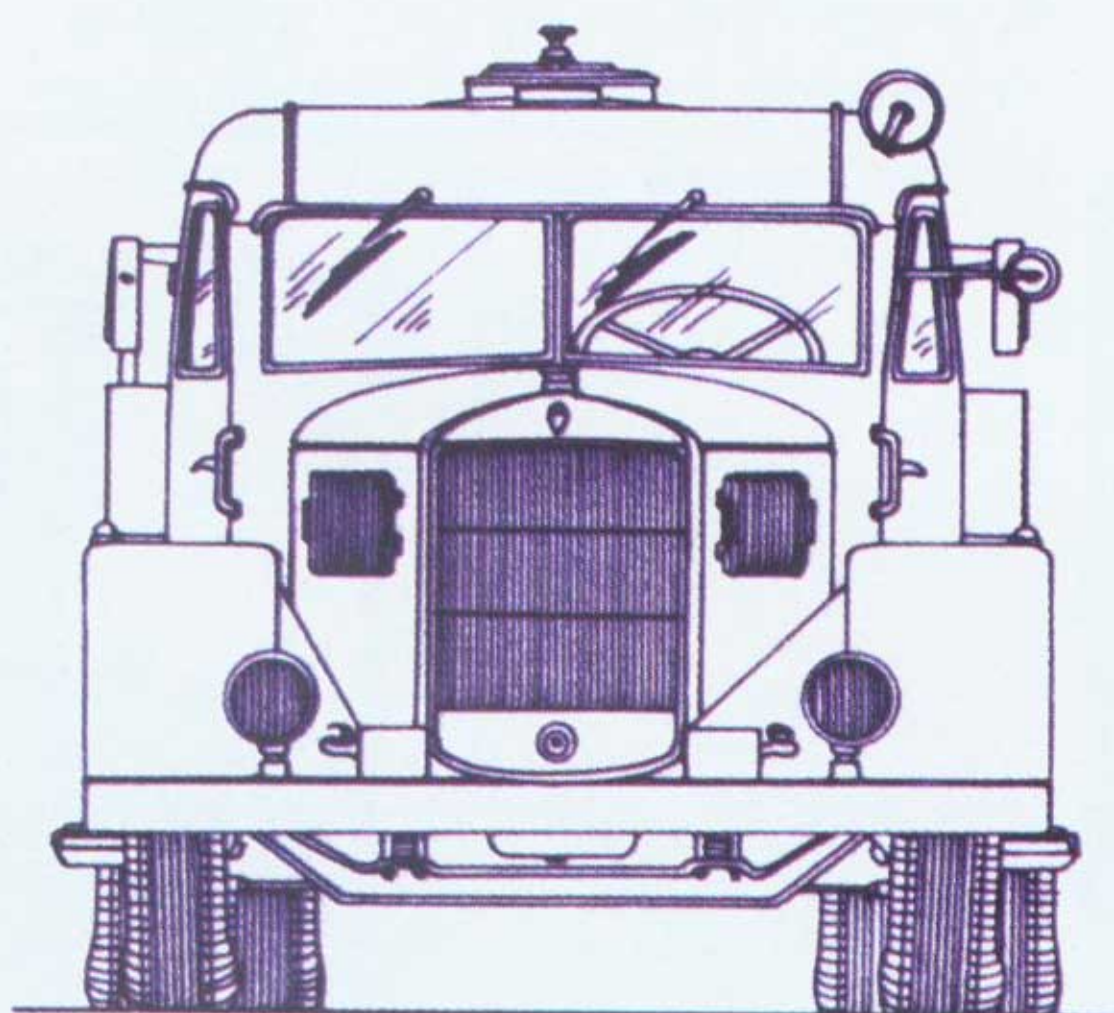


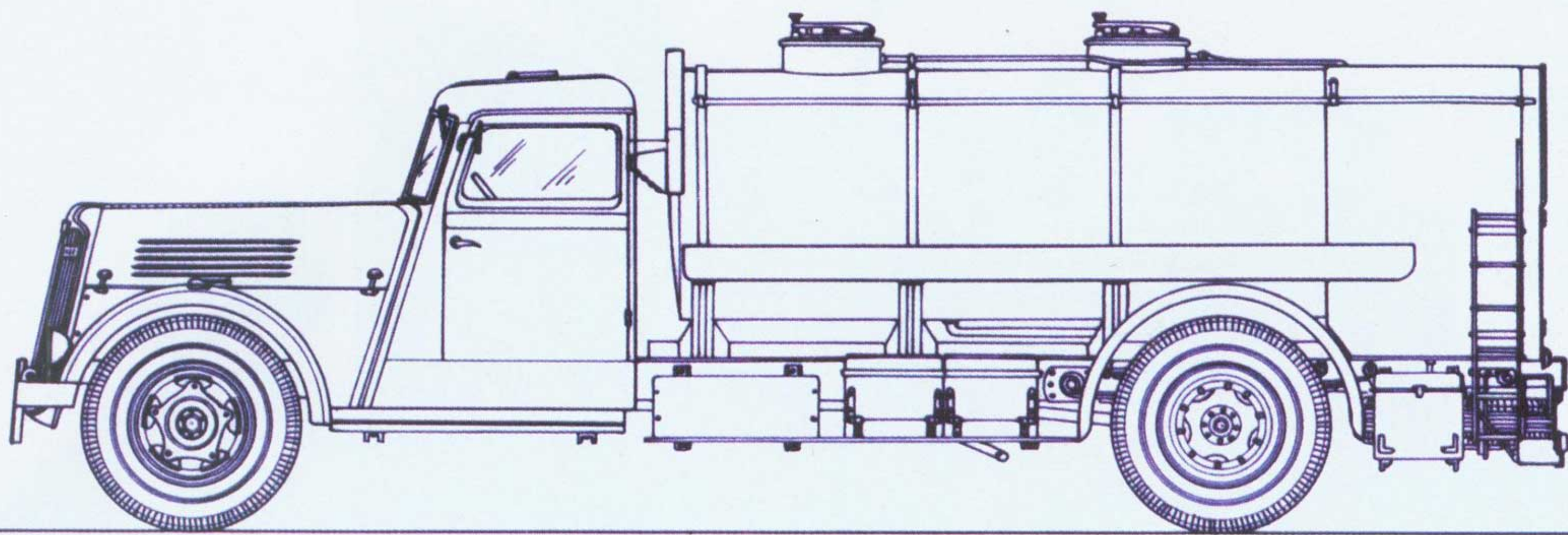
PLANS AU 1/48

BERLIET GDR-7

Citerne de 5000 l

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2007



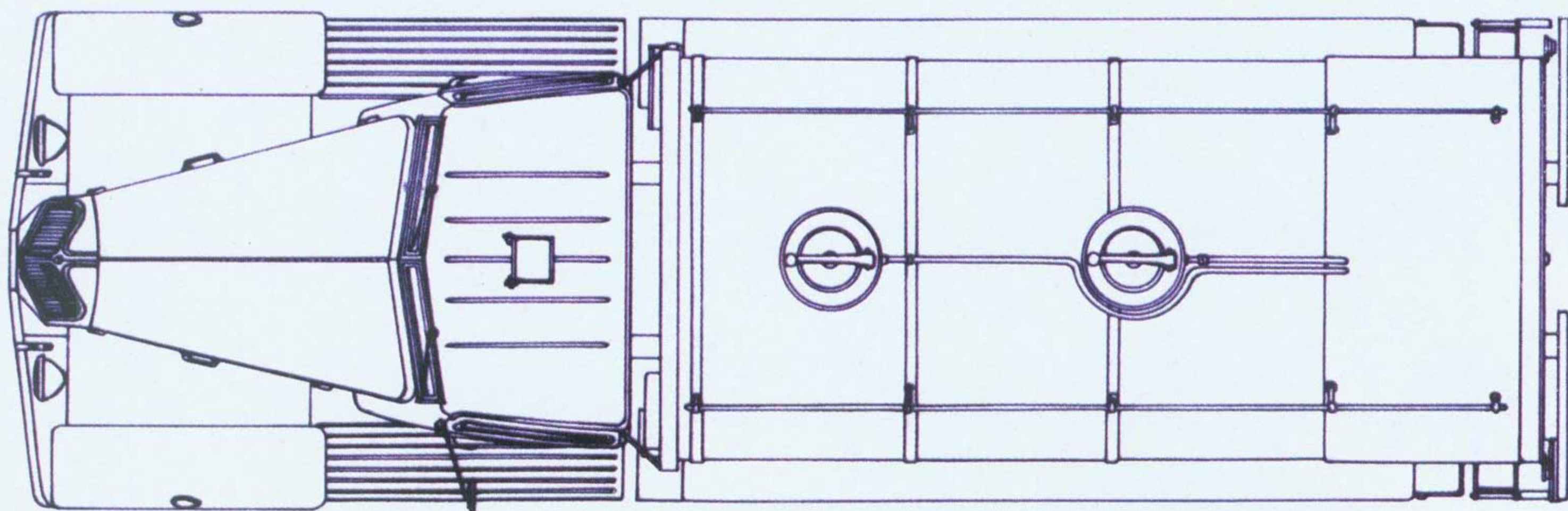
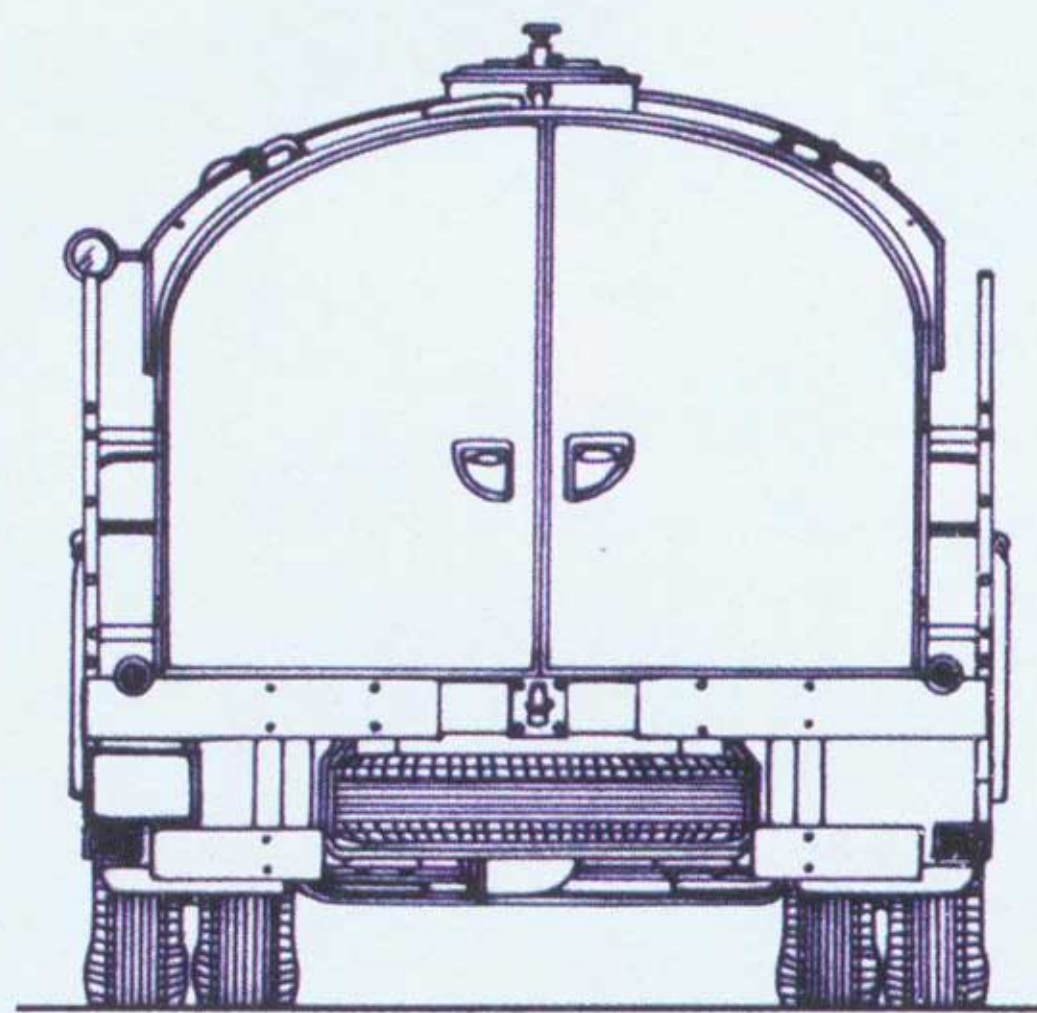
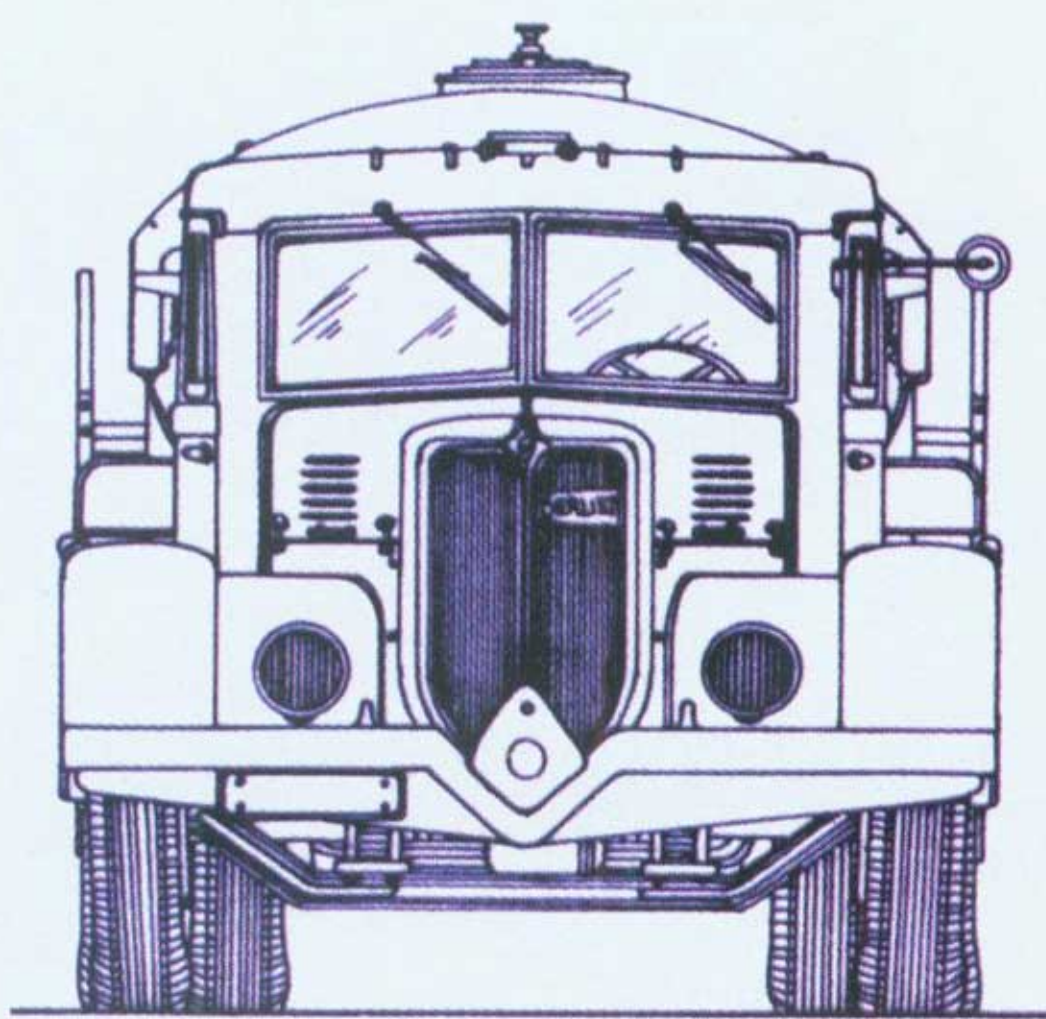
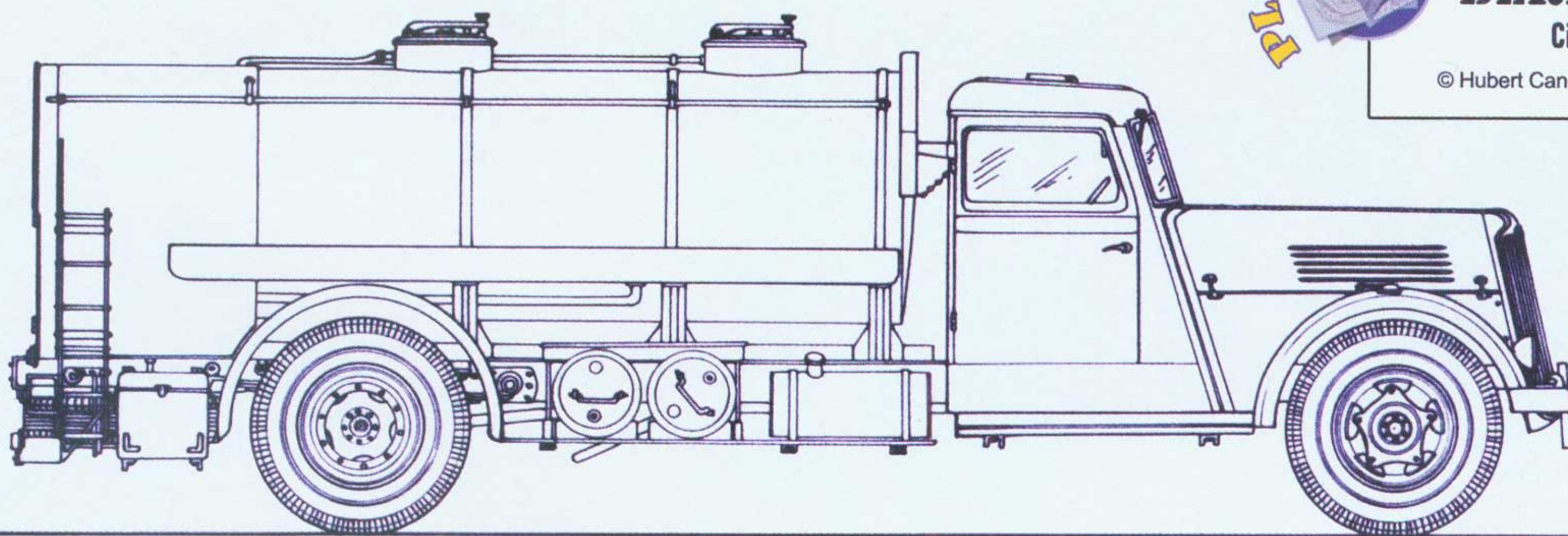


PLANS AU 1/48

BERLIET VDCN

Citerne de 5000 l

© Hubert Cance / Batailles & Blindés, 2007





*Panzer III Ausf. L utilisé pour la formation des équipages de chars.
Coll. Tiquet*





◀ Élèves des SS-Panzertruppen en formation à l'école de tir de Putlos. Dans quelques mois ces hommes combattront à bord de Panzer IV lang, StuGe, Panther et Tiger sur le front de l'est avant de rejoindre la Normandie pour tenter de stopper la marche des armées alliées. Coll. Tiquet

Par Pierre Tiquet

« TOURELLE À MIDI, FEU ! »

Naissance et premiers combats de la « Hohenstaufen » vus par l'un de ses tankistes

Hans Schwinger voit le jour en 1925 dans une famille de la classe moyenne installée dans la région de la Hesse. En 1936, une manœuvre de la *Wehrmacht* a lieu dans le Vogelsberg. De nombreuses troupes passent dans le village du garçonnet. Une *Kompanie* de *Panzer* séjourne ainsi dans la localité pendant plusieurs jours. Pour le gamin de onze ans, l'intérêt pour ces blindés et leurs équipages est immense. « *Je suis littéralement fasciné par ces machines ! Et c'est très certainement l'origine de mon engouement et de mon engagement dans cette Arme.* » Quelques années plus tard, on le retrouvera à bord d'un *Panzer IV lang* du *Panzer-Regiment* de la « Hohenstaufen » dans le secteur de Tarnopol, en Ukraine méridionale. Le texte qui suit est un précieux témoignage quant à la formation de cette division et son premier engagement au feu.

DE LA PAIX À LA GUERRE

Le mois de septembre 1939 marque l'entrée en guerre contre la Pologne conjugée à l'assaut russe suite au pacte germano-russe. La Seconde Guerre mondiale vient de débiter. Trois années passent jusqu'au moment où je peux m'inscrire pour être incorporé dans l'armée. Tous les jeunes du village se rendent dans des locaux où des médecins déterminent ceux parmi les candidats qui sont aptes à partir au combat. Il est d'ailleurs mal vu de

ne pas satisfaire aux conditions. Pas de soucis pour moi. À grand renfort de tambours et de trompettes, nous fêtons ce succès. À l'automne 1942, j'envoie mon formulaire d'engagement à la *Waffen-SS*. À mon grand regret, je reçois un avis provisoirement négatif car je n'ai pas encore effectué mon service du Travail obligatoire au sein du *RAD*. En attendant, avec mes autres camarades de classe, je prends le chemin de l'instruction paramilitaire en rejoignant les *Hitlerjugend*. Le 12 janvier 1943, je pars pour le service du travail qui me conduit dans l'Odenwald. Les larmes aux yeux, mes parents me voient m'éloigner d'eux pour la première fois. Le travail au *RAD* consiste surtout en la remise en état de routes, en curages de fossés et entretien de terrains marécageux. Le *RAD* porte bien son emblème, la pelle ! Le 27 janvier, le service de recrutement de la *Waffen-SS* passe de nouveau parmi nous afin de nous mesurer ; il faut avoir une taille minimale de 1,68 mètre, ce qui, pour moi, est tout juste bon. De la troupe de jeunes gaillards que nous sommes, seule une vingtaine est retenue, dont moi-même. Le 30, nous obtenons nos ordres de route et, non sans une certaine fierté, nous rendons nos vêtements au service d'habillement du *RAD*. Notre chemin nous conduit en train, tantôt debout car celui-ci est plein, tantôt couchés dans les couloirs, vers Cracovie et plus précisément le camp d'entraînement de Debica. Là, une sélection

s'opère et, comme je ne suis pas très grand et qu'en plus je possède un permis de conduire de type 4 pour les petites motos que j'ai décroché lors de mon passage à la *Hitlerjugend*, je suis affecté à une formation de pilote de char. Direction Weimar où nous recevons nos uniformes et équipements. Lors de ces journées, nous prêtons également serment sous de grands drapeaux, en chantant le « *Deutschland über alles* » et le « *Horst Wessel Lied* ». Nous sommes ensuite répartis en unités. L'instruction sera dure voire très pénible pour les jeunes que nous sommes encore.

Le 18 février vient le moment d'une marche de 20 kilomètres avec paquetage et équipements complets devant clore notre instruction. Malgré tout, quatre jours passent encore à nettoyer et ranger nos cantonnements. Le 23, nous prenons le train de Weimar vers Bamberg. Là, quel n'est pas notre étonnement de constater que nous sommes affectés à une *Panzer-Division* de la *Wehrmacht* ! En fait, nous devons y être formés à la conduite des blindés. Notre premier contact avec ces engins est le châssis d'un *Panzer I* détourellé servant de véhicule école. Il faut une patience d'ange à nos instructeurs pour nous apprendre les rudiments de la conduite d'un *Panzer*... Il est très différent de conduire une moto ou un véhicule léger et de conduire un char. Nous acquérons avec joie toutes les subtilités de cette Arme encore nouvelle :

► Vue plongeante de l'intérieur du poste de pilotage d'un *Panzer I* détourné utilisé pour la formation des pilotes de chars allemands. Coll. Tiquet

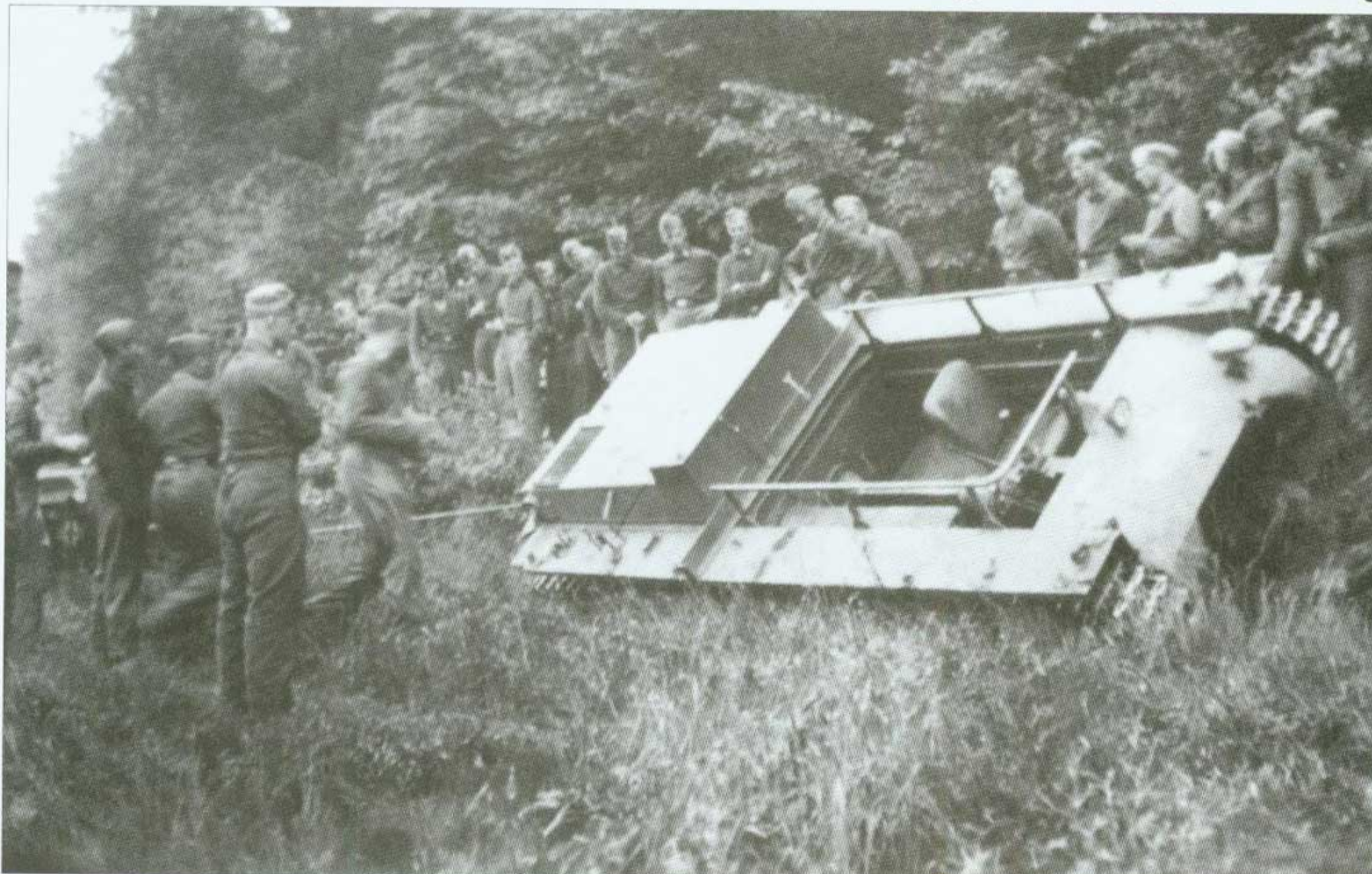


comment franchir un obstacle, passer au-dessus des arbres (pas trop grands !), se mouvoir en terrain boueux ainsi que quelques notions de mécanique. Nous simulons le changement de chenilles, de patins et même de galets de roulement. Nous apprenons également à ne montrer au combat que la partie la plus blindée de notre char. La semaine suivante, nous apprenons que le moteur Maybach de 12 cylindres possède 320cv pour une cylindrée de 12 litres. Nous montons et démontons des carburateurs à longueur de journée. Nous nous entraînons aussi sur le terrain afin de perfectionner notre conduite, que ce soit de jour ou de nuit. Un dimanche matin, nous découvrons les modèles de chars français capturés lors de la *Westfeldzug* de 1940. Les trois jours précédant la date de l'examen final

fixée au 18 mars sont passés à peaufiner nos cours, lire et relire ce que nous avons noté. Nous dévorons nos livrets d'instruction, car il serait plus que fâcheux de revenir en unité sans ce diplôme. De plus, il me serait très pénible de devenir chargeur ou canonnier plutôt que chauffeur car celui-ci a une vue direct sur le champ de bataille et le destin de beaucoup de chargeurs morts au combat sans même avoir vu ce qui se passait au dehors ne m'attire guère... L'examen se passe bien et tous nous décrochons le fameux papier. C'est un officier de la *Wehrmacht* qui nous le remet, nous souhaitant force et courage pour affronter les combats qui nous attendent.

Les adieux se font dès le lendemain de la remise des diplômes. De très bonne heure, nous partons de Bamberg et, via Würzburg, Hanovre, Hambourg

et Lübeck, nous atteignons le camp d'entraînement de Putlos établi sur la Baltique. C'est là que se trouve l'école de tir des *Panzertruppen*. Nous y apprenons tout ce qui doit se savoir pour coordonner les manœuvres du chauffeur avec celles du canonnier. Vitesse de l'obus à la sortie du canon, utilisation des instruments de tir, etc. sont au programme. Nous effectuons d'ailleurs quelques tirs sur des cibles arrimées sur des bouées ancrées en mer et donc très mobiles ! Un moyen commode de simuler les mouvements des chars ennemis évoluant en tout terrain. Nous expérimentons aussi différentes munitions dont les explosives utilisées contre les cibles « molles » et les antichars réservés aux cibles caparaçonnées. Dans un coin du camp, il y a un monument où figurent les noms des camarades morts lors d'accidents pendant cette formation. Cela arrive parfois. Ce sera d'ailleurs le cas pour notre promotion lorsque le canon de l'un des chars d'entraînement, un vieux *Panzer III* déclassé, explosera en tuant l'un des membres d'équipage se trouvant en tourelle. L'ensemble des cours dispensés concerne l'utilisation du canon et des mitrailleuses et n'a pour nous, chauffeurs, que peu d'intérêt. Malgré tout, nous recevons les rudiments du fonctionnement et de l'utilisation de ces armes et nous apprenons donc le chargement des bandes de cartouches pour les MG-34, la façon de faire pivoter la tourelle et d'autres pratiques de l'utilisation d'un char.



► *Panzer I* détourné servant à la formation des pilotes de chars. De toute évidence, l'élève qui était aux commandes de cette machine n'est pas encore très au point... Coll. Tiquet

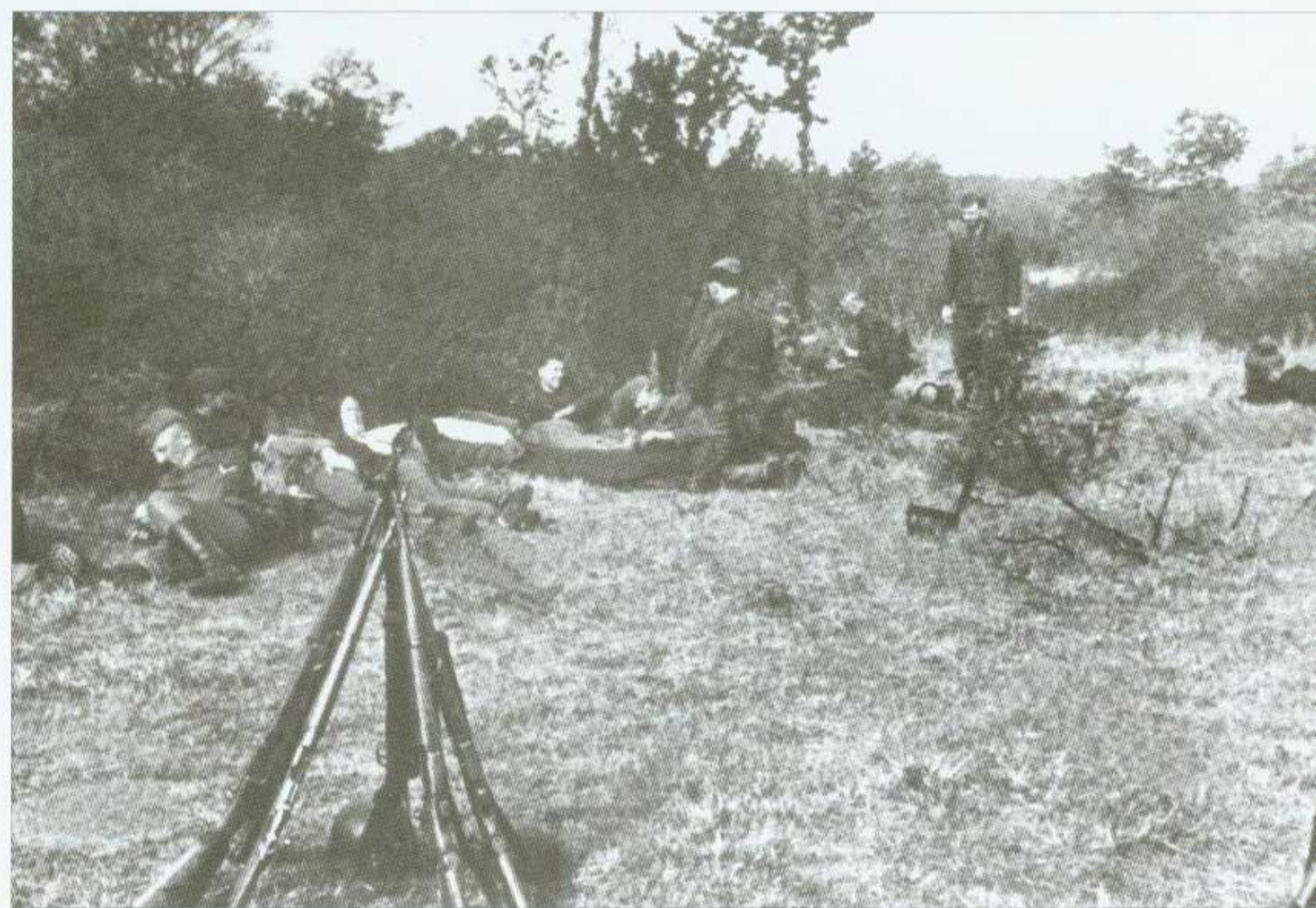


En fait, nos chefs souhaitent qu'à bord nous puissions tous être polyvalents de manière à pouvoir remplacer un camarade blessé.

EN BELGIQUE ET EN FRANCE

Le 27 mars marque la fin de cette instruction. Un nouveau voyage nous attend. Cette fois, nous partons vers Bitsch, en Alsace, où, après un laborieux et long parcours, nous « atterrissons » le 30 mars. Là se trouve un vaste camp d'entraînement que les Français ont construit pour leurs propres chars ; l'endroit n'a plus rien de commun avec les camps que nous avons déjà visités. Les baraques où nous logeons sont entourées de forêts de pins dont les épines recouvrent le sol. Nous y avons été réunis pour former une nouvelle division qui doit porter le nom de « Hohenstaufen », une grande lignée de la noblesse allemande. Lorsque nous y arrivons, nous ne sommes que 20 conducteurs de chars avec un chef de compagnie, un type très bien, correct et que nous ne voulons pas perdre. Nous avons tout d'abord mis en ordre nos chambrées avec ce que nous avons pu récupérer çà et là car l'état des lieux est, disons, quelque peu négligé... Nous avons ainsi amassé des chaises, des lits, quelques armoires et un gros poêle à bois avec ce qu'il faut pour l'alimenter afin de nous chauffer. Heureusement, le temps s'améliore et cela ne sera bientôt plus un souci. Petit à petit, de nouvelles recrues arrivent. Ceux des transmissions viennent de Nuremberg-Langwasser, les chefs de char (*Bordführer*) de tous les coins d'Allemagne, sans oublier les chargeurs et les canonnières. Au fur et à mesure, notre *Panzer-Kompanie* s'étoffe pour atteindre son effectif théorique. En prime, il ne faut pas oublier le « *Spiess* » avec son satané carnet de punitions dans la veste et

ses remontrances permanentes... En plus de la soixantaine de personnes des services annexes nécessaire au bon fonctionnement d'une telle unité, il y a maintenant les équipages pour 22 *Panzer*, soit 110 jeunes volontaires. Toutefois, il manque encore pas mal de choses, à commencer par les chars eux-mêmes ! Les commandants de pelotons (*Züge*) et les « grands patrons » viennent d'unités plus anciennes ; ils ont tous l'expérience du combat. La plupart est issue de la « *Leibstandarte* » et, pour une part, a déjà combattu en Pologne en 1939, en France en 1940 et bien sûr en Russie depuis 1941. Certains y ont même été blessés et ont été intégrés comme cadres après leur guérison au sein des nouvelles divisions en formation. Ces anciens sont surtout des *Oscha*, des *Uscha* et même un « vieux » *Rottenführer*. Notre *SS-Hauptscharführer* et adjutant de compagnie vient du pays souabe et a un accent épouvantable que nous nous amusons à imiter. Le matin à l'appel, il a pris le même tic que Napoléon, se présentant à nous une main dans la veste ! Cela nous fait rire, enfin, pas en sa présence... La plupart des recrues sont de 1925 et viennent de tout le *Reich* mais également du Luxembourg, d'Alsace et même de Slovénie pour l'un d'eux. Dans les premières semaines d'avril 1943, nous faisons nos exercices de tir avec des fusils français capturés en 1940, des MAS 36. Ce sont de bonnes armes. De la ville de Bitsch, nous n'avons rien vu et seules les marches que nous effectuons régulièrement nous mènent de-ci, de là, un peu partout dans la région et jusqu'à 50 kilomètres de notre lieu de cantonnement ! Un jour, on nous a emmenés sur la ligne Maginot afin de visiter ces installations superbes mais inutiles car la guerre était désormais



entrée dans l'ère du moteur.

Le samedi 24 avril, nous sommes de nouveau mis dans un train avec pour destination, pour l'ensemble de la *II. Abteilung*, la Belgique, plus précisément le camp de Beverloo près de Léopoldsborg. Le voyage dure deux jours. Là, le terrain est fort sablonneux avec des buissons et quelques rares grands pins beaucoup moins nombreux qu'en France. La *6. Kompanie* atteint son effectif de 200 hommes avec l'arrivée de dernières recrues et l'entraînement peut commencer avec la totalité du personnel. La formation du fantassin nous est inculquée. Chaque jour, des marches, des tirs avec mitrailleuses, grenades à main, poses de mines, déminages, etc. Nous faisons aussi des exercices d'alerte antiaérienne et de tirs contre avions. À l'issue de cette nouvelle période d'instruction commence celle de tankistes, quoique toute théorique car nous ne possédons encore aucun char ; c'est donc en manœuvrant des maquettes dans un bac à sable que nous apprenons les tactiques de combat et les « ficelles » du métier. Cela peut faire sourire mais c'est très instructif !

Le 11 juillet 1943, 10 conducteurs et 10 chefs de chars sont appelés pour aller chercher nos chars à Magdeburg. Je suis de ceux-là.

▲▼ Avril 1943, au camp de Bitsch, en Alsace. Les jeunes recrues s'entraînent au tir avec des fusils français MAS 36 reconnaissables à leur culasse. Tankiste ou pas, chaque soldat doit être capable de se battre comme un simple fantassin !
Coll. Tiquet



Attendu depuis longtemps, cet ordre nous fait battre le cœur à tout rompre. Nous montons à bord de camions qui nous conduisent à la gare de Léopoldsborg. Direction Magdeburg. Là-bas, nous sommes hébergés au « foyer du soldat ». Après une nuit de sommeil, nous partons chercher nos machines ; à notre grand étonnement, il s'agit de *Sturmgeschütze* et non de chars. Sur les chaînes d'assemblage, nous observons des chasseurs de chars *Nashorn* équipés du fabuleux canon de 8,8cm sur un châssis de *Panzer IV*. Nos *StuGe* possèdent quant à eux un canon de 7,5cm en casemate avec un angle de tir de 30°, ce qui nécessite de manœuvrer le blindé pour changer d'objectif ou pour rectifier le tir.

Le 14 juillet, nous chargeons nos *StuGe* sur un train et, pendant quatre jours, nous traversons le pays. Nous pensions revenir à Beverloo, mais là encore, surprise ! Nous allons en France, dans la région d'Amiens. Nous rejoignons par la route la petite ville de Sains en Amiénois où se trouve notre *Kompanie*. Au programme des semaines à venir : entraînement et... entraînement ! De temps à autre, nous sommes aussi « réquisitionnés » pour donner la chasse à des pilotes abattus par la *Flak*. Par contre, à cette époque, la résistance est pour ainsi dire inexistante.

Puis, un jour, à notre grande surprise, nous devons reverser nos *StuGe* aux 7. et 8. *Kompanien* à l'exception de l'un d'eux devant nous permettre de poursuivre l'instruction. Nous sommes également transférés dans de nouveaux quartiers aux environs d'Amiens, à Rumigny. Comme il ne reste qu'un seul blindé, nous n'y accédons que par petits groupes et à tour de rôle ; pas très pratique.... Pendant ce temps, nous faisons aussi connaissance avec le fusil Mauser 98 K ; décidemment, je préfère le

MAS 36 ! Le lancer de grenades et de fumigènes nous occupe aussi. De Rumigny, nous passons ensuite à Hebecourt où toute la *Kompanie* est répartie. Pour ce qui est de notre *Zug*, nous logeons dans deux petits pavillons où se trouvent également les propriétaires, deux charmantes dames d'une cinquantaine d'années. Nous ne sommes arrivés dans ces nouveaux cantonnements que depuis quelques jours qu'un autre *Kommando* est envoyé à Linz afin d'y prendre livraison de nos nouveaux chars. À leur retour, nos camarades ramènent 22 *Panzer IV lang* flambant neufs ! À peine arrivés, à peine camouflés à la vue de l'aviation ennemie.

En octobre 1943, un autre grand exercice a lieu, à Picquigny, en présence du *Generaloberst* Guderian, le « père » des *Panzertruppen*. Seules les 5. et 6. *Kompanien* sont équipées de *Panzer IV*, la 7. et la 8. étant encore dotées de *Sturmgeschütze*. Les quatre *Kompanien* de la 1. *Panzer-Abteilung*, elles, n'ont pas encore leurs chars, seulement quelques Panther pour l'instruction. À la mi-novembre, je bénéficie d'une permission de deux semaines qui me permet de revenir au pays ; ce sont de bons moments mais le devoir m'appelle. Quelques temps plus tard, je suis désigné pour suivre une formation de sous-officier. Je dois me rendre dans les environs de Nîmes. Nous sommes alors au début du mois d'avril 1944.

BAPTÊME DU FEU

Mon *Lehrgang* (stage de formation) à peine commencé, me voici déjà rappelé d'urgence auprès du PC divisionnaire. Sur place, j'apprends que le départ au front ne saurait tarder, la situation sur le front de l'est exigeant en effet des troupes fraîches pour désenclaver nos camarades pris au piège par l'ennemi. Le 13 avril 1944,

depuis Saint-Geines, un bourg localisé près de Nîmes, nous rejoignons nos camarades par train puis nous nous mettons en route pour Tarnopol où nous débarquons notre matériel à environ 25 kilomètres de la ville. Sans pour autant savoir où nous nous trouvons, nous savons tous que, d'ici peu, ce sera le baptême du feu pour notre division. Au fil de la journée, nous éprouvons des sentiments variés : joie, peur, excitation, angoisse... Nous stationnons le long d'une route qui n'a de « route » que le nom tant elle ressemble à un long fleuve de boue. Une noria de « *mulis* » [surnom donné par les Allemands aux *Maultiere*, leurs camions semi-chenillés – NdlA] nous approvisionne en munitions, essence et ravitaillement depuis le matin. Un peu plus tard, c'est au tour des *Schützenpanzerwagen* du SS *Panzer-Pionier-Bataillon* 9 de nous dépasser. Sous le couvert de quelques sections de *Panzer-Grenadiere* armées jusqu'aux dents, ils partent vers l'avant afin d'établir deux ponts provisoires sur le fleuve Wosuszka-Stryz. À notre droite, dans un champ de céréales, une batterie d'artillerie lourde progresse avec moult difficultés afin de prendre position. Rapidement, notre dispositif est en place. Ce sera bientôt à notre tour de « monter au carton ».

Un entretien avec l'*Ustuf* Müller nous permet de prendre la mesure de la situation à Tarnopol. En fait, les choses sont simples : nos troupes sont encerclées par les Russes. Notre mission ? Les dégager dans les meilleurs délais. Les *StuGe* de la 8. *Kompanie* sont déjà à pied d'œuvre car ils ont vainement tenté quelques heures plus tôt de prendre un ponton que les Russes ont fait sauter à la dernière minute, d'où l'intervention de notre génie chargé de construire un point de passage pour nos *Panzer*.

▼ *StuG III Ausf. G* (début de production) utilisé par les hommes du SS *Panzer-Regiment* 9 dans le nord de la France en 1943 en attendant la livraison de leurs *Panzer IV lang* et Panther.
Coll. Tiquet



Une fois, les passerelles achevées et la tête de pont sécurisée, nous attaquerons conjointement avec la 5. Panzer-Kompanie. Sur la carte d'état-major que nous nous passons de main en main, tout semble limpide. Il ne fait aucun doute que si la manœuvre réussit, nous atteindrons Tarnopol en une poignée de jours. Pour le coup, on nous apprend que nous serons peut-être soutenus par les « gros culs » d'une Tiger-Abteilung rattachée au II. SS-Panzerkorps, corps blindé que nous formons avec la 10. SS-Panzer-Division « Frundsberg ».

Autre atout et non des moindres, Rudel et ses Stukas « tueurs de chars » seront aussi de la partie. Des Soviétiques, nous savons qu'ils possèdent une trentaine de canons antichars de 76mm bien approvisionnés et servis par des soldats expérimentés. En outre, les troupes d'infanterie, dont plusieurs unités d'élite de la Garde pour certaines levées en Sibérie, disposent de nombreux fusils antichars. Il y a de l'artillerie de gros calibre ainsi que des T-34 et d'autres blindés, dont des automoteurs armés de pièces de 152mm ! Bref, l'ennemi a du répondant et il n'hésitera pas à l'utiliser ! Pour notre grande première au feu, on nous informe que c'est le Kommandeur du régiment, le SS-Obersturmbannführer Otto Meyer qui conduira lui-même le raid des 5. et 6. Panzer-Kompanien, les 7. et 8. étant commandées par Tellkamp.

La nuit du 14 avril 1944 n'est pas des plus agréables car dormir en boule dans un blindé n'est guère commode. Toutefois, c'est ça ou bien s'allonger à la belle étoile en prenant le risque d'être surpris par un bombardement russe, alors à choisir... Dès l'aube, nous sommes prêts. L'heure du combat approche. Chacun est à son poste : qui de vérifier que son canon est prêt à fonctionner, que sa MG-34 a été correctement graissée, que sa radio est opérationnelle, etc. Tous, nous sommes très occupés. C'est un bon moyen de contrôler l'angoisse qui monte ; nos officiers le savent et ils ne nous laissent que peu de répit. Une fois installés à nos postes de combat, sur ordre du chef de char (Bordführer), nous testons les uns après les autres les laryngophones qui nous permettent de communiquer entre nous. L'indicatif radio de la Kompanie est

« corbeau » ; curieux, mais c'est ainsi. En prime, chaque peloton (Zug) a le sien. Vers 10 heures, nous mettons nos moteurs en marche. À l'ordre « Panzer marsch ! », les colonnes s'ébranlent. Concentré sur ma tâche, je m'efforce de « poser » mes chenilles aux bons endroits car la boue est si liquide que je crains de m'y enliser. Sur ordre de mon chef de char, je fais obliquer mon Panzer vers la droite pour mettre le cap sur un champ. Au loin, j'aperçois le pont construit par les gars du Panzer-Pionier-Bataillon. Au même moment, notre artillerie se déchaîne sur les positions avancées des Russes. À entendre le fracas assourdissant qui accompagne les obus lorsqu'ils passent au-dessus de nos engins, ça doit être du gros calibre ; du 15cm

voire plus ! « Ivan » réplique, non pas par un tir de contrebatterie mais par un pilonnage en règle de notre axe de progression. Chacun de ces tirs se ponctue par un « Wamm » puis une fontaine de boue et d'eau ! Nous voici près du pont. Les trappes et volets blindés se ferment. Nous traversons le cours d'eau. « Bouclez-là tous ! » hurle le commandant. « Formation en coin, suivez-moi ! ». Une fois sur l'autre rive, après un petit moment, nous stoppons pour faire le point. La formation de la Kompanie est la suivante : en pointe, le 1. Zug aux ordres de l'Ustuf Müller. À gauche, le 3. Zug de l'Oscha Kilches. À droite, le 2. Zug de l'Ustuf Neumann. En réserve, plus en arrière, se trouve le 4. Zug de l'Oscha Schröder.

▲ École de tir de Putlos, mars 1943. C'est là que Hans et ses camarades vont apprendre à utiliser les armes de bord des Panzer alors en dotation au sein des Panzertruppen de la Heer des Waffen-SS. On les voit ici avec des Panzer III lang armés d'un canon de 5cm, des Ausf. L. À noter qu'à cette époque, ces engins sont loin d'être déclassés puisqu'ils sont encore utilisés sur l'ensemble des fronts où opèrent les unités rapides du Reich. Coll. Tiquet



◀ Nord de la France, 1943. Le Reichsführer-SS Heinrich Himmler rend visite à l'état-major de la toute nouvelle 9. SS-Panzer-Division « Hohenstaufen ». L'insigne divisionnaire mêlant un glaive et un « H » stylisé est clairement visible sur l'aile droite de la limousine Auto-Union utilisée par Himmler ; s'agit de la voiture personnelle du Divisionskommandeur, le SS-Obergruppenführer Willi Bittrich ? Rappelons qu'Auto-Union n'est ni plus ni moins que l'ancêtre de la firme automobile Audi. Coll. Tiquet



▲ L'Ustuf Fricke, chef de la Panzer-Kompanie au sein de laquelle Hans Schwinger servira comme chauffeur à bord d'un Panzer IV lang. Coll. Tiquet

Bientôt nous entendons dans le laryngophone : « *De corbeau à tous, prêts à l'attaque, en avant !* » Immédiatement, les moteurs donnent toute leur puissance. On avance vite, trop vite même. Obus explosifs engagés dans la culasse, les canons sont prêts à faire feu. Tourelle à 10h00, nous traçons notre chemin dans un champ dont le sol est moins meuble que celui de la route. À 300 mètres, sur note gauche, le terrain monte légèrement. Parmi quelques arbres, on aperçoit des protubérances sombres... Pas de doutes, il s'agit bien des fortifications de campagne russes. Soudain, dans les écouteurs : « *Positions russes à 12h00, 1 200 m, feu à tous, explosifs, feu !* ». Les canons de nos chars tonnent. Dans les lignes ennemies, ça « vole » dans tous les sens, sauf que rien ne part de notre Panzer ?! Le chef de char hurle : « *Tire, mais tire donc !* » En fait, stressé par son premier combat, notre canonnière et son chargeur ont tout simplement omis d'ôter la sécurité ! Enfin, les obus partent les uns après les autres. Il était grand temps d'entrer dans la danse !

Une fois notre flanc gauche sécurisé, nous reprenons notre marche en avant. Au loin, dans un vallon, quelques éclairs dévoilent des positions de fusils antichars. Ils sont aussitôt muselés par des obus bien placés. Dans notre char, on n'entend plus maintenant que le claquement de la culasse et le bruit des douilles vides qui tombent au fond de la tourelle, le filet prévu à cet effet étant déjà plein ; le moteur donne tout ce que

roulez plus lentement, la Kompanie ne suit pas ! » Plus loin, l'Oscha Kilche a effectivement pris une sérieuse avance sur le reste de l'unité. Le voici qui s'engage maintenant dans un chemin. Le sol spongieux le force toutefois à ralentir un peu. Apparemment, Kilche n'entend pas les ordres du chef de Kompanie. Agacé autant qu'inquiet, l'Ustuf Fricke lui parle en clair : « *Kilche, roule plus doucement sinon tu vas te faire moucher !* ». Et, de fait, il ne faut que peu de temps pour que les Soviétiques ne donnent raison à Fricke... Une poignée de secondes après l'avertissement délivré par radio, le Panzer est violemment frappé par deux obus antichars en pleine tourelle. Kilche, son chargeur et son canonnière sont tués sur le coup. Ne perdant pas son sang-froid, le chauffeur ramène le blindé endommagé vers l'arrière. Au moment où nous le croisons, notre chef de char s'époumone : « *Là, là, là, Pak, là, là encore !* » De ma fente de vue, je les distingue aussi. Des données plus précises suivent : « *À 11h00, à 300 mètres, Pak !* » La tourelle pivote, un obus est enfourné, « vroom », l'antichar ennemi est détruit. Quelques soldats russes s'enfuient. Malheureusement, lors de l'accrochage, notre chef de Zug est touché. L'équipage gicle. Anxieux, car ça pourrait bientôt être notre tour, je fouille le terrain du regard afin de repérer celui qui a expédié le coup fatal. Impossible de le découvrir. L'obus a percé la plaque de blindage supplémentaire latérale du Panzer IV et en a fait sauter l'un des galets de roulement. L'équipage est indemne ou presque. Après s'être assuré que ses hommes soient à l'abri, l'Ustuf Müller monte dans un

autre char pour continuer l'attaque. Il reprend le combat dans le n°683. Nous poursuivons notre assaut. L'artillerie russe appuie ses fantassins. Nous entendons très distinctement les obus s'écraser autour de nous ; nous les entendons d'autant mieux que le fait d'être à l'intérieur d'une « boîte de métal » accroît la résonance des coups. Effrayant ! Sur les ondes, nos chefs de Kompanien et de Züge s'interpellent les uns les autres. Les ordres fusent, parfois assortis de petits commentaires sur la situation tactique. Les antichars adverses sont progressivement détruits, laissant place à des fontaines de feu et de flammes. La tourelle tourne. Les cartouches vides s'amoncellent. Les mitrailleuses débitent bande sur bande. Nous ressentons pleinement l'expérience de notre « patron », l'Ustuf Müller. Il est à son aise, dans son élément. Il aime la guerre. Distance 1 500 mètres, encore un canon soviétique qui vole en éclats. Pour ma part, cela devient de plus en plus pénible car le terrain n'est qu'une immense flaque de boue. En fait, je ne sais même pas sur quoi je roule ?! Lentement, je pose mes chenilles en me demandant si je ne suis pas en train de « planter » mon Panzer dans la fange. Face à nous, un curieux monticule se dessine au loin. Dans le laryngophone, le chef lance : « *À tous, à 12h00, 1 800 mètres, obus explosifs, feu, 2 000 mètres, feu !* ». Observant les impacts des obus, il règle ses tirs par itération, toujours de la même manière, en « encadrant » sa cible. Toutefois, en l'occurrence, la distance ne semble pas être la bonne mais l'ennemi est tout de même en fuite. De l'arrière, on nous ordonne de



► Belle vue d'un Panzer IV lang appartenant à la 6. Panzer-Kompanie de la « Hohenstaufen ». On remarquera les Schürzen de caisse et de tourelle ainsi que le filet de camouflage servant à cacher le blindé de la vue des aviateurs soviétiques. La photo a vraisemblablement été prise dans le secteur de Tarnopol où la 9. SS-Panzer-Division connaîtra son baptême du feu au printemps 1944. Coll. Tiquet



stopper. Il commence à se faire tard et le front semble désormais calme. La *Kompanie* forme le hérisson. Trappes ouvertes. Inspection des chenilles et des zones sensibles des *Panzer* dont le moteur et ses ouies de ventilation. Un travail particulièrement pénible à exécuter vu la gadoue dans laquelle nous pataugeons. Nous trimballons des kilos de boue sous nos bottes. Nos uniformes sont trempés par l'humidité et les gouttes de sueur acre générée dans le stress de la bataille. Le soleil se couche. On y voit de moins en moins. Lorsque l'obscurité envahit pleinement le champ de bataille, munitions, essence et ravitaillement arrivent. Dans les volutes de fumée de nos cigarettes, armés de lampes, nous constatons le nombre impressionnant d'impacts de fusils antichars sur nos blindages. Les Russes étaient drôlement bien camouflés car nous ne les avons pas tous vus. Dans la soirée, nos *Grenadiere* passent à bord de leurs *Schützenpanzerwagen*. Ils partent vers l'avant pour nettoyer et sécuriser le périmètre duquel nous démarrerons demain. Nous les saluons fraternellement. Cette nuit, je vais bien dormir, j'espère juste que ce ne sera pas la dernière fois car demain nous reprenons nos opérations. *Alea jacta est !*

NACH TARNOPOL !

Au lever du jour, je grignote une tranche de pain noir et des saucisses, le tout arrosé de rasades d'eau, faute de mieux. Je fume quelques cigarettes, histoire de me réchauffer. L'*Ustuf* Müller revient de chez le *Kommandeur* ; il nous dresse un topo rapide : trois Tiger, des mastodontes bien plus puissants que nos *Panzer IV*, vont nous épauler pour la journée. Le 2. *Zug* sera en tête avec à sa droite, le 4. ; le 1. opérera sur la gauche. Le 3. *Zug* sera en réserve, comme hier. Un Iliouchine nous survole. L'ennemi se doute de ce qui va se passer. Ensuite, c'est au tour d'un groupe de Stukas de passer au-dessus de nos têtes. Rudel est-il parmi eux ? Par radio, nous entendons les Russes demander à leurs camarades de l'artillerie antiaérienne de concentrer leurs tirs sur les « longues tiges », surnom donné aux appareils embarquant un antichar de 3,7cm ; bien utilisés, ces Stukas sont aptes à mettre un T-34 au tapis en quelques secondes ! La journée risque fort d'être très chaude. Enfin retentit l'ordre « *Panzer marsch !* » Les Tiger

s'élancent en tête, 500 mètres devant nous. Plusieurs fois, nous devons faire halte pour garder cette distance. Ils sont au travail. Impressionnant ! Puis, à notre tour, nous recevons l'ordre d'ouvrir le feu car nous atteignons une ligne fortifiée russe. Les uns après les autres, les obus se suivent dans le canon. Les automatismes tant de fois répétés à l'entraînement sont payants. En avant ! Ordre est donné de ne plus s'arrêter et d'avancer le plus possible en direction de Tarnopol. Des geysers de terre nous encadrent. On se croirait en pleine bataille navale ! Au soir, après une nouvelle journée de combats, nous sommes étonnés de ne dénombrer aucune perte dans nos rangs. Le lendemain midi, nous atteignons le bourg de Chosdaczkow Wilki. Les Tiger s'arrêtent là car le terrain devient trop étroit pour eux et ils ne pourront donc plus jouir de l'allonge de leur redoutable 8,8cm ; inutile donc de risquer de les perdre pour rien. En ce qui nous concerne, nous recevons l'ordre de continuer et de prendre le village. On nous précise que, outre des antichars et des fantassins, il se pourrait qu'il y ait aussi des chars russes embusqués dans le secteur. À un kilomètre de l'entrée du village, tous les *Züge* se mettent en position et tirent ensemble afin de « ramollir » les défenses ennemies. Nous entrons dans le bourg dans la foulée. Tout en roulant, nous mitraillons les fantassins russes qui essayent de s'opposer à notre avance. Peu avant d'arriver aux premiers toits de chaume, un cri me fait tressaillir : « *obus antichars* ». Le premier est déjà parti, d'autres suivent et rapidement trois chars russes sont mis hors de combat ; je ne les avais même pas vus ! L'*Oscha Schröder* en détruit un autre à la sortie de Chosdaczkow Wilki. La zone est vite nettoyée. Des Russes se rendent et sont envoyés vers l'arrière sous bonne garde. Sur un pont, un camion GAZ est réduit à l'état de carcasse fumante. Après une heure passée à quadriller les lieux pour les sécuriser, nous pouvons enfin nous détendre. Nous nous réjouissons de pouvoir respirer un peu d'air frais. Addi Müller et les autres commandants se rendent vers la ligne de contact pour étudier le terrain. De « Popof » et les siens, plus aucune trace. Au loin, on aperçoit juste les silhouettes caractéristiques de trois T-34/76 mais la distance interdit tout tir efficace. Addi trépigne d'impatience

car il voudrait profiter de notre avantage en poussant encore vers Tarnopol. Le ravitaillement en essence et munitions nous parvient, enfin ! Nous passons nos chars en revue afin de réparer ce qui doit l'être avant la nouvelle journée de combats qui nous attend.

16 avril 1944, nous sommes debout alors que le soleil n'est pas encore levé. Nous nous dégourdissons les jambes et nous mangeons un morceau près des *Panzer*. Peu de temps après arrive l'ordre de mettre en route les moteurs et de nous tenir à disposition du *Kommandeur*. Les chefs de chars sont appelés par le « patron ». C'est reparti ! Nous marchons plein est. Le terrain est toujours vallonné mais le temps est plus sec qu'hier. Les reconnaissances aériennes signalent une forte activité ennemie ; des blindés seraient dans le coup, c'est bien notre veine ! Aujourd'hui, le 1. *Zug* est en tête. Nous traversons une rivière. La *Kompanie* avance entre deux élévations que survolent sept à huit Stukas. Addi Müller repère des troupes ennemies.



▲ À gauche, « Teddy » Tellkamp, *Kommandeur* de la SS *Sturmgeschütz-Abteilung* 9. On le voit ici à bord d'une voiture légère. Lors des opérations de Tarnopol, Tellkamp commandera les 7. et 8. *Panzer-Kompanien* tandis que les 5. et 6. seront aux ordres du *Obersturmbannführer* Otto Meyer, chef de corps du *Panzer-Regiment* de la « Hohenstaufen ». Coll. Tiquet

▼ « Teddy » Tellkamp, *Kommandeur* de la *Sturmgeschütz-Abteilung* 9, en compagnie d'Ernst Kraus, encore à la « Das Reich ». Nombre de cadres de la « Hohenstaufen » seront fournis par la « Leibstandarte » et la « Das Reich ». Coll. Tiquet



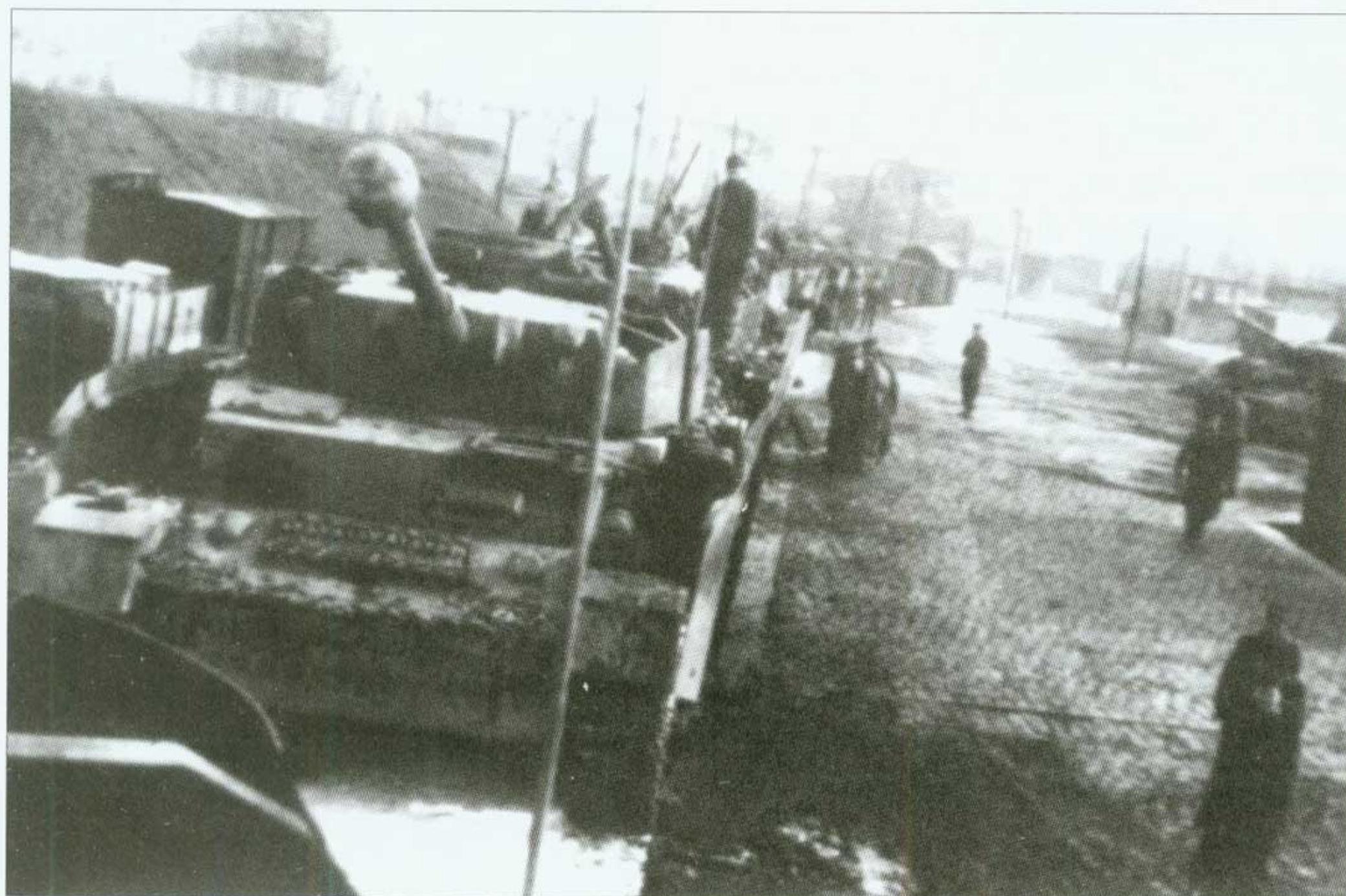


▲ Galicie, printemps 1944. Cette photo souvenir nous montre un *Uscha* de la division posant devant son *Sd.Kfz 10 leichter Zugkraftwagen 1to* particulièrement bien camouflé sous de la paille. L'homme porte le ruban de l'*EK II*, ce qui indique qu'il aurait déjà été engagé au feu dans une autre division avant de rejoindre la 9. *SS-Panzer-Division*. Les amateurs d'uniformes s'arrêteront sur sa tenue, pantalon camouflé à petits pois et veste droite. Coll. Tiquet

Il nous demande de fermer les trappes tandis qu'il reste à son tourelleau pour observer les « Popofs ». Les explosifs sont prêts ; feu ! 1 000 mètres, à 11h00. Touché ! En face, pas de réaction. Nous roulons depuis deux kilomètres sans rencontrer d'obstacles ou de résistance, puis « *Corbeau à tous. Attention, blindés ennemis, à gauche sur la hauteur. Silence radio maintenant.* » Je fais de mon mieux avec mes manettes pour diriger notre char vers cette hauteur, le chargeur a déjà réapprovisionné notre 7,5cm avec un antichar. Le moteur ronronne en grimpant dans les tours. Je ralentis pour finalement m'arrêter. Je vois les T-34 mais eux ne nous ont pas encore vus. Ils sont à 800

mètres, distance idéale pour un bon canonier. Le chef me fait reculer un peu sur ma droite puis, de nouveau, avancer sur la gauche. « *Très bien* » lâche-t-il d'un air détaché. « *Feu* » ordonne-t-il à notre canonier ; les deux mains sur ses épaules, il dirige les tirs. La tourelle est à 1h00. Le premier T-34 est touché de plein fouet par deux obus. Ainsi de suite, comme à la parade, nous détruisons huit engins supplémentaires. Certains nécessitent plusieurs obus pour prendre feu. Trois ou quatre chars russes rebrousse chemin et se dissimulent derrière un repli de terrain. En avançant, je découvre le champ de bataille et finalement dénombre treize carcasses ennemies. Fiers de notre score, nous explosons de joie ! Mais le « patron » n'a pas le temps de nous congratuler car la guerre continue. Et voici qu'il nous indique une nouvelle cible, la tourelle d'un T-34, 1 200 mètres, sur la gauche. Alors que je manœuvre, je ressens un premier choc violent puis un second. Notre *Panzer* tangué sous les impacts ! On est en train de nous allumer ! Addi crie « *Tourelle à midi, feu !* » L'obus ricoche sur le blindage du russe en faisant une traçante vers le ciel. « *Encore !* » poursuit-il, « *mais avec un obus antichar cette fois !* » Le chargeur met du temps à trouver le bon obus, on tire et puis encore un énorme bruit... Le canonier bascule au fond du char. Mon siège est brisé. Il y a des flammes partout. « *Tout le monde dehors ! On évacue !* » crie quelqu'un. Je sors par ma trappe à la vitesse de l'éclair. Ça claqué de toute part. Nous nous réunissons à l'abri, derrière le char. C'est alors que nous entendons Addi hurler qu'on le sorte de là. Accompagné par le chargeur, je grimpe à bord. À deux, nous

le sortons des flammes. La fumée est désormais très épaisse. En traînant Addi à l'arrière, on s'aperçoit qu'il a les deux jambes sectionnées à hauteur des genoux. Après s'être évanoui du fait de la douleur, notre chef revient à lui. Comprenant la gravité de sa blessure, il réclame son pistolet pour mettre fin à son calvaire. Nous ne pouvons accéder à sa demande, cela nous est impossible. Je cherche à lui faire un garrot avec le câble de son laryngophone. On entend alors un ronflement familier. C'est le char de l'*Uscha* Buob qui s'est approché en nous voyant touchés. On installe notre malheureux chef de char à l'arrière, sur le compartiment moteur. Déjà, le *Panzer* repart en emmenant notre commandant vers son dernier combat. Quelques heures plus tard, il sera inhumé ici, en terre galicienne, avec d'autres camarades morts en combattant. Une salve d'artillerie russe nous force à nous plaquer. Voilà que maintenant, les munitions explosent à bord de notre engin. Mais où est donc passé notre radio ? Dans le feu de l'action, personne n'avait remarqué qu'il n'était pas avec nous ! Un regard vers notre char en feu et nous comprenons tous qu'il doit encore être à l'intérieur car sa trappe est toujours fermée. Il a vraisemblablement dû être touché en même temps que le commandant. Je prie pour qu'il ait été tué car, dans le cas contraire, il serait en train de brûler vif... À l'arrière de notre tourelle, on distingue un trou de la taille d'une tête d'enfant ; scorie du coup mortel qui nous a frappés. Plus tard, on nous dira que notre tueur était un SU-85 bien armé pour « casser » du char et dont l'obus a pénétré sans trop de difficulté les sept centimètres de notre blindage. Nous reculons en observant les impacts de l'artillerie russe. Arrivés dans un vallon, nous apercevons un char de commandement reconnaissable à ses antennes radio. C'est celui du *Kommandeur* de notre régiment. Il se fait expliquer ce qui vient de se passer. Il nous remonte le moral, nous félicite pour nos actions tout en regrettant la perte de notre chef de char. « *Nous aurons le cochon qui l'a tiré* » ajoute-t-il. Dès le lendemain, nous sommes prêts à repartir au combat avec un nouveau char. Le nôtre a été remorqué à l'atelier de réparation mais il y a énormément de travail dessus. Me revoilà assis à ma place. Mon champ de



► Après avoir été engagés à Tarnopol, les *Panzer* de la « Hohenstaufen » sont ramenés d'urgence vers la Normandie pour y stopper les Alliés. Coll. Tiquet



vision embrasse 45° dans l'arc avant, autant dire pas grand chose. Je dois diriger au mieux notre blindé et stopper lorsque je suis dans la bonne direction afin d'offrir le moins possible nos flancs aux coups de l'ennemi. En plus, cette tactique permet de ne pas avoir à trop manœuvrer la tourelle car cela prend du temps ; or, à la guerre, le temps, c'est souvent ce qui fait la différence entre la vie et la mort. J'entends notre nouveau chef de char demander : « *Obus explosif, antichar à 11h00, 800 mètres, feu !* » J'ai la chair de poule car c'est une question de secondes, de réactivité de la part de l'équipage qui doit coordonner ses tâches dans les meilleurs délais. Le canon russe explose avant d'avoir pu tirer. Un ordre jaillit : « *Panzer en avant !* » J'embraye brutalement et j'avance. Le radio envoie des giclées de balles sur les fantassins pour les clouer au sol. Devant nous, le terrain se libère. Soudain, j'entends dans mes écouteurs : « *Tout le monde dehors, on brûle !* » Dans un premier temps, ne voyant pas de fumée, je reste calmement assis... Puis, inquiet, je me retourne. Le canonnier tourne la tourelle à 9h00 pour faire libérer les trappes et faire sortir tout le monde ; plus de doute possible, il faut se carapater au plus vite. Nous nous réunissons derrière le char. Un obus explose non loin de là et un éclat blesse le radio au bras. L'un de nous remarque que le blindé semble ne pas avoir subi de grosses avaries. Le chef de char me demande d'aller y jeter un œil et de voir s'il est possible de reculer. Pour ne pas risquer une balle, je passe par la trappe latérale de la tourelle. Je dois pousser un tas de douilles gisant sur le sol afin d'accéder à mon poste par l'arrière. Ce faisant, je casse une bouteille de schnaps qui se trouvait près du filet récupérateur de douilles... Je prends également un morceau du drapeau qui sert à nous signaler à la *Luftwaffe* pour pouvoir bander le radio. Je sors du *Panzer*, je roule en arrière en fermant les yeux... et je percute presque les chenilles du char n°613 venu à notre rescousse ! Mais tout va bien, Gerd, notre radio, est ramené en camion vers l'arrière après s'être fait bander et mettre le bras en écharpe avec le morceau de drapeau. Nous revenons à l'atelier de réparations où nous constatons que le couvercle du réservoir d'essence a sauté ce qui a provoqué la



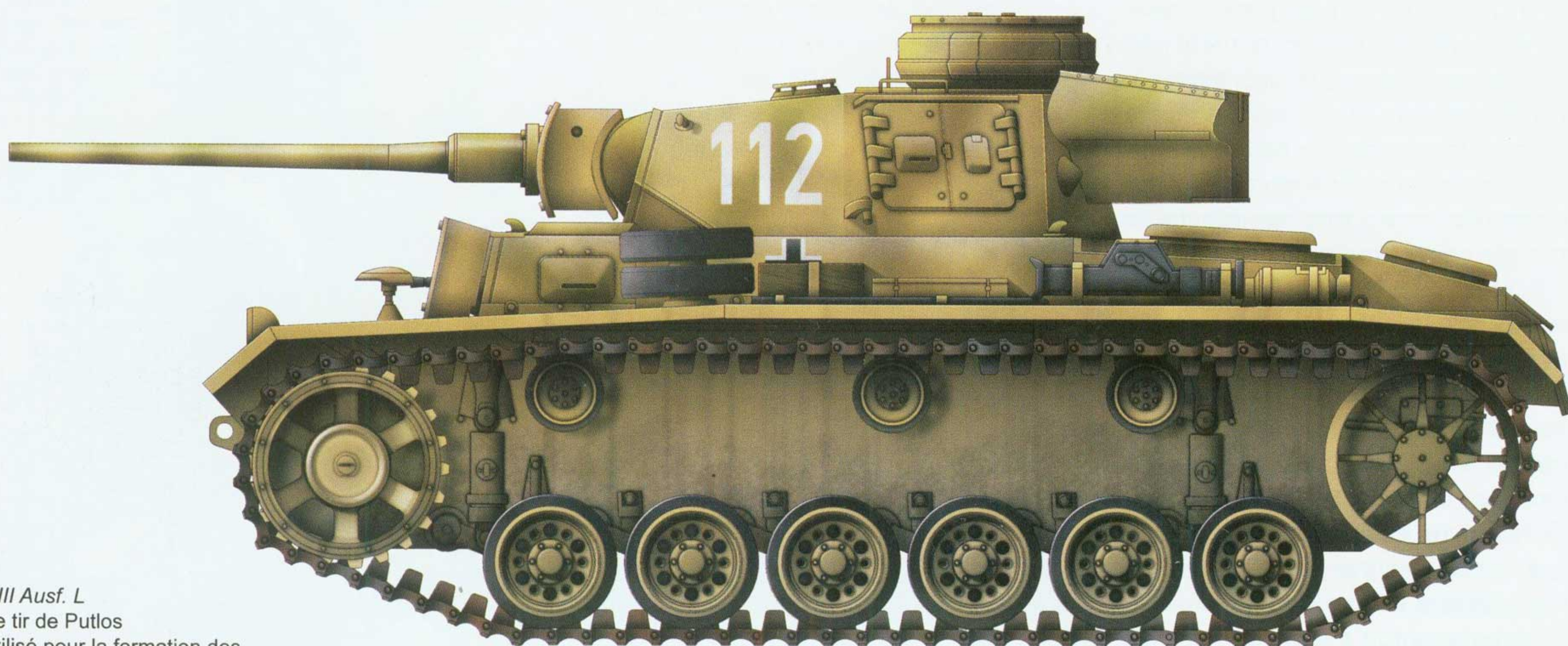
flamme que Horst a vue. De plus, un galet a sauté de son logement lors de l'impact d'un obus. Plus de peur que de mal. Après une journée de repos pour nous comme pour notre blindé, nous repartons au combat avec un nouveau radio. Nous formons un groupe avec un autre *Panzer IV lang* et deux *StuGe* pour soutenir l'infanterie dans la région de Chos-dackzow Wilki. Nous atteignons seuls l'objectif car le premier *StuG* est contraint de stopper pour cause d'ennui mécanique et les deux autres blindés sont immobilisés dans des mares de boue. Là, nous aidons notre infanterie à progresser en « cassant » encore quelques canons et en détruisant plusieurs nids de mitrailleuses. Puis nous restons en réserve. Pour passer le temps, nous aidons nos mécanos à réparer les *Panzer* endommagés. Trois jours plus tard, je suis appelé pour remplacer un chauffeur parti en permission. C'est ainsi que je retrouve des camarades avec qui j'ai des souvenirs communs d'Hebecourt. Je passe quelques jours avec eux à chasser les T-34 ; le chef de char a une bonne expérience du combat blindé, c'est rassurant. L'armée Hube ayant été désenclavée, notre mission prend fin. Le 16 mai, nous nous retrouvons dans les environs de Lemberg. Le 24, je suis assigné à un char de la 5. *Kompanie*. Nous nous rendons à Jaroslau, une petite ville située entre Lemberg et Cracovie. Là, on participe à la création d'une sorte d'école destinée aux futurs tankistes. Un certain nombre d'officiers et

d'hommes de troupe ayant une expérience du combat leurs servent d'instructeurs. Après la bataille de Galicie, pour nous, ces quelques jours sont une aubaine : détente et remise en forme. Cela devait bien avoir une fin et elle fut provoquée par le débarquement en Normandie. Le 12 juin, la division part rapidement pour la France, en train, en même temps que la « Frundsberg ». L'engagement en Normandie du II. *SS Panzerkorps* doit permettre de stabiliser le front. Mais ceci est une autre histoire avec d'autres péripéties et anecdotes. ■

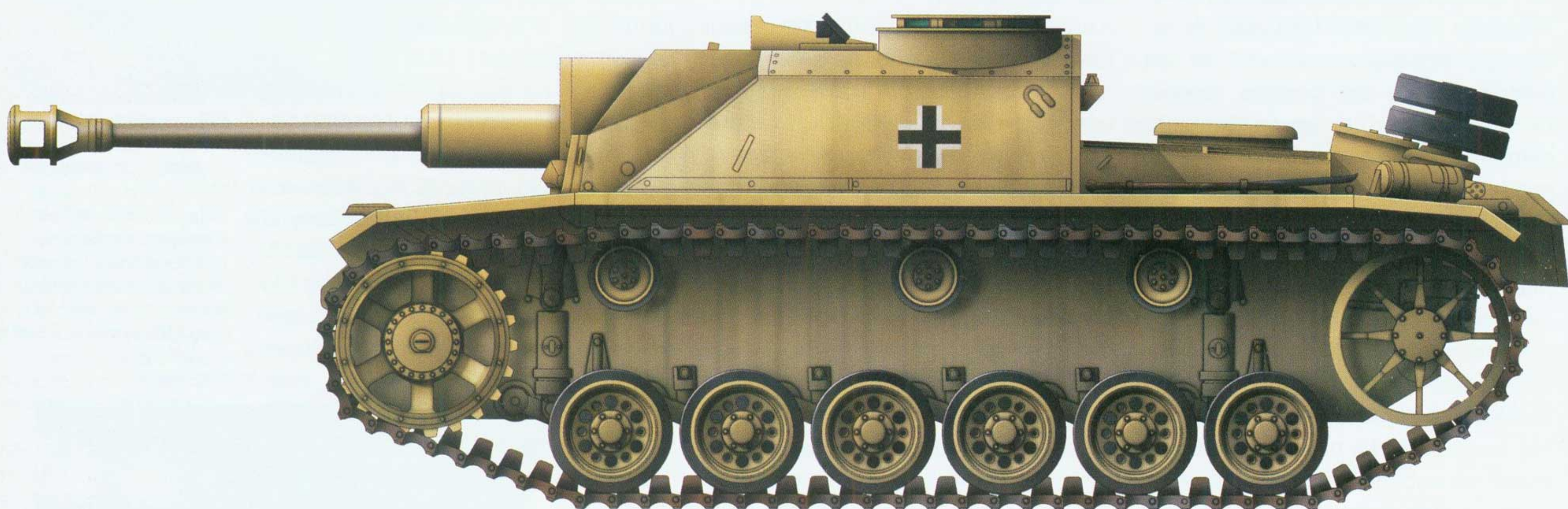
◀ Retour de Galicie en train ! Après avoir été engagés en Ukraine méridionale dans le secteur de Tarnopol, les *Panzer* de la 6. *Kompanie* sont ramenés d'urgence vers la Normandie où les Alliés viennent de débarquer depuis quelques jours. Pour les équipages, le trajet qui prendra plusieurs jours représente un moment de détente bien utile pour se reposer, mettre de l'ordre dans ses affaires et aussi faire un peu de lessive... les *Schürzen* servant d'étendoirs ! Coll. Tiquet

▼ Camarade de combat d'Hans Schwinger, L'Ustuf Heinz est déjà un « ancien » combattant en 1944. Il porte ici la tenue noire des *Panzerschützen*. Avant de rejoindre la « Hohenstaufen », au sein de laquelle il servira dans les transmissions du SS *Panzer-Regiment 9*, il était à la « Wiking ». Coll. Tiquet

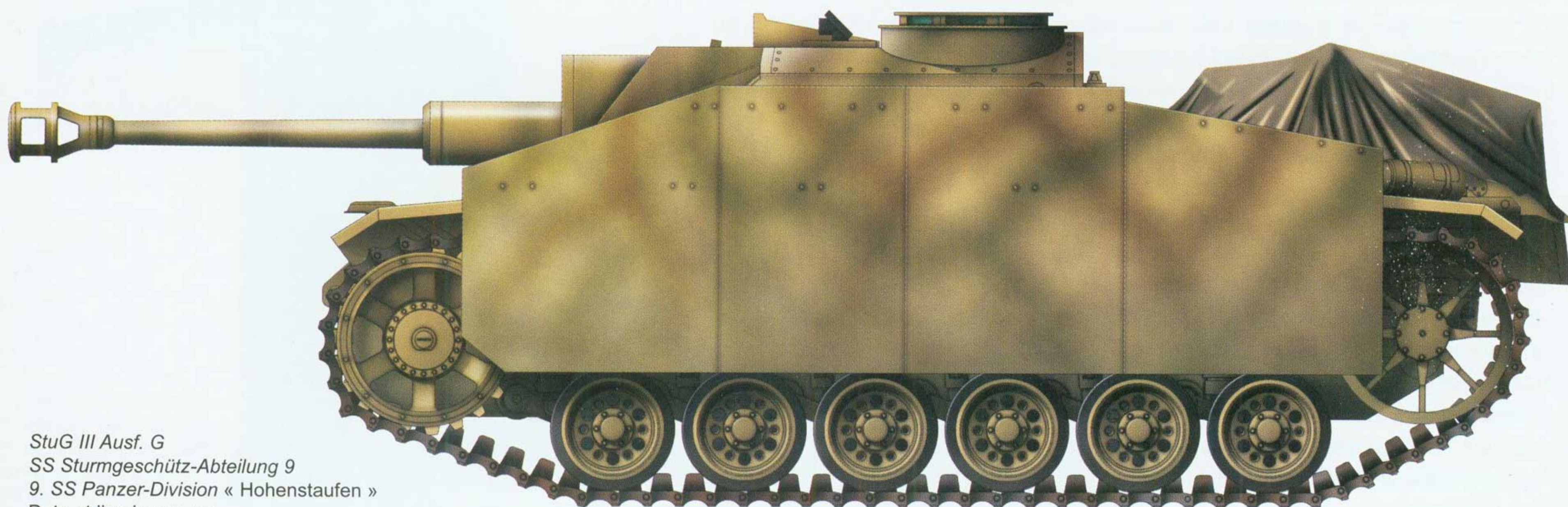




Panzer III Ausf. L
École de tir de Putlos
Engin utilisé pour la formation des
équipages de la future 9. SS Panzer-
Division « Hohenstaufen »



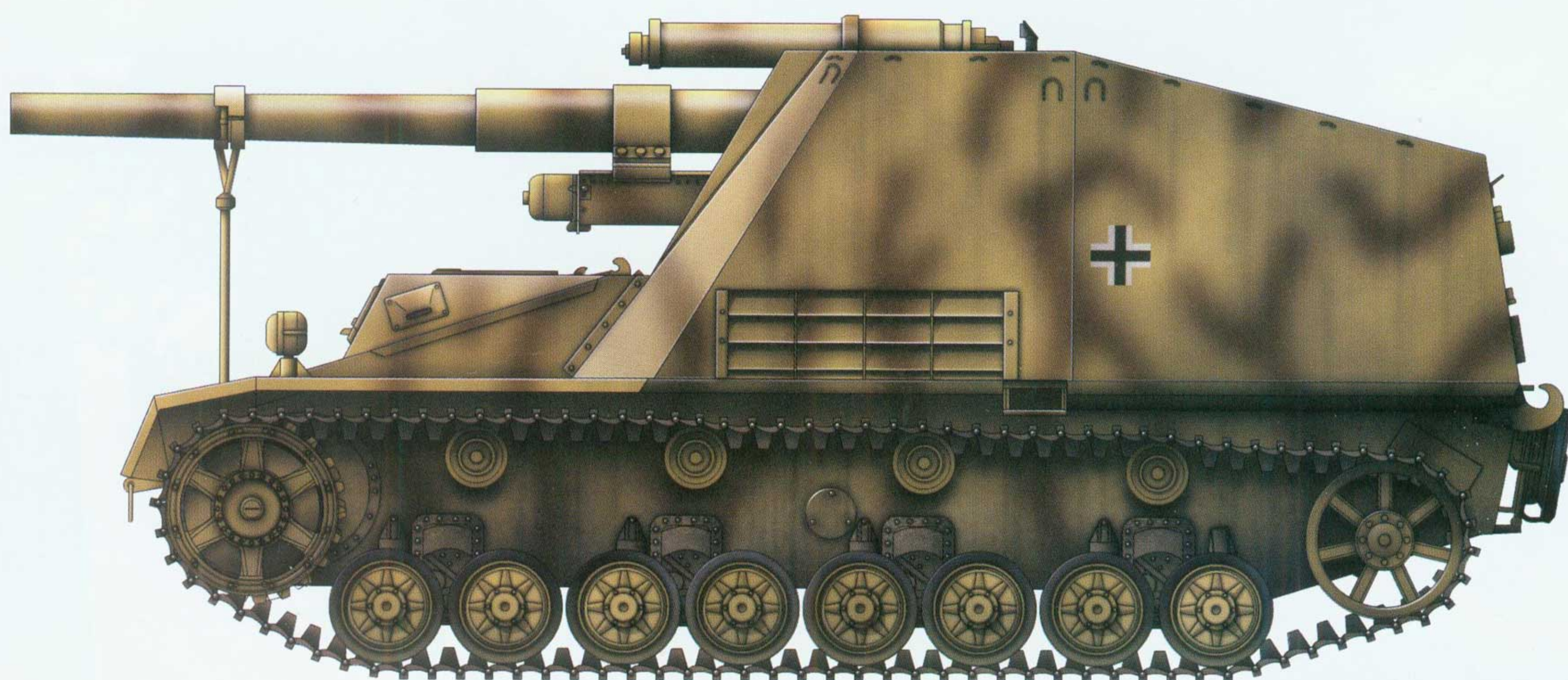
StuG III Ausf. G
SS Sturmgeschütz-Abteilung 9
9. SS Panzer-Division « Hohenstaufen »
France, secteur de Beauvais, 1943



StuG III Ausf. G
SS Sturmgeschütz-Abteilung 9
9. SS Panzer-Division « Hohenstaufen »
Date et lieu inconnus

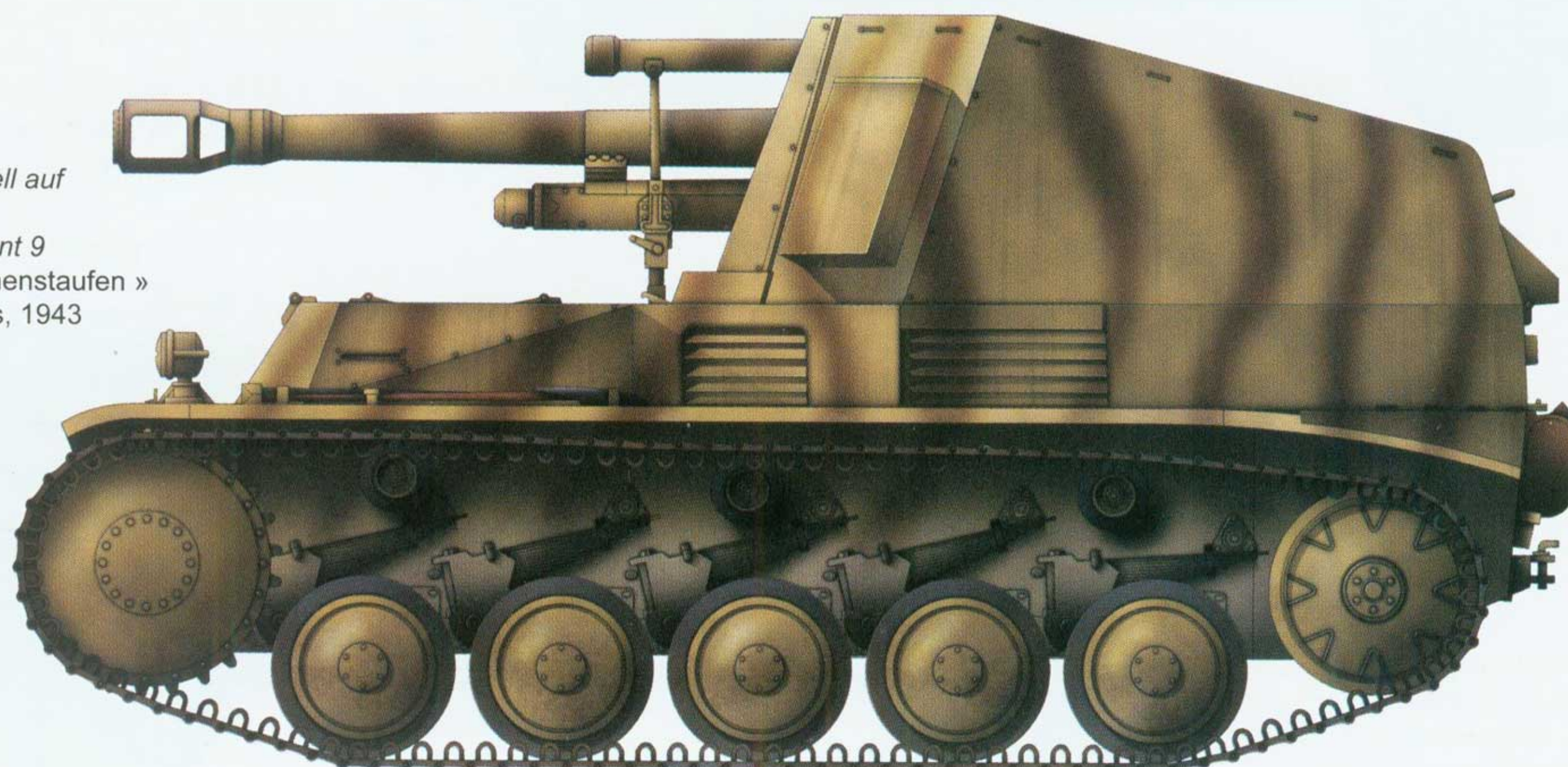


Lkw Opel Blitz 3,6 36S
Sanitätskraftwagen (ambulance)
SS Panzer-Grenadier-Regiment 19
9. SS Panzer-Division « Hohenstaufen »
Unions Soviétique, Galicie (secteur de
Tarnopol), avril-mai 1944



15cm Schwere Panzerhaubitze auf
Geschützwagen III/IV (Sf)
Panzerhaubitze Hummel
SS Panzer-Artillerie-Regiment 9
9. SS Panzer-Division « Hohenstaufen »
France, secteur de Beauvais, 1943

Sd. Kfz. 124 Wespe
10,5cm le FH18/2 Fahrgestell auf
Geschützwagen PzKpfw II
SS Panzer-Artillerie-Regiment 9
9. SS Panzer-Division « Hohenstaufen »
France, secteur de Beauvais, 1943

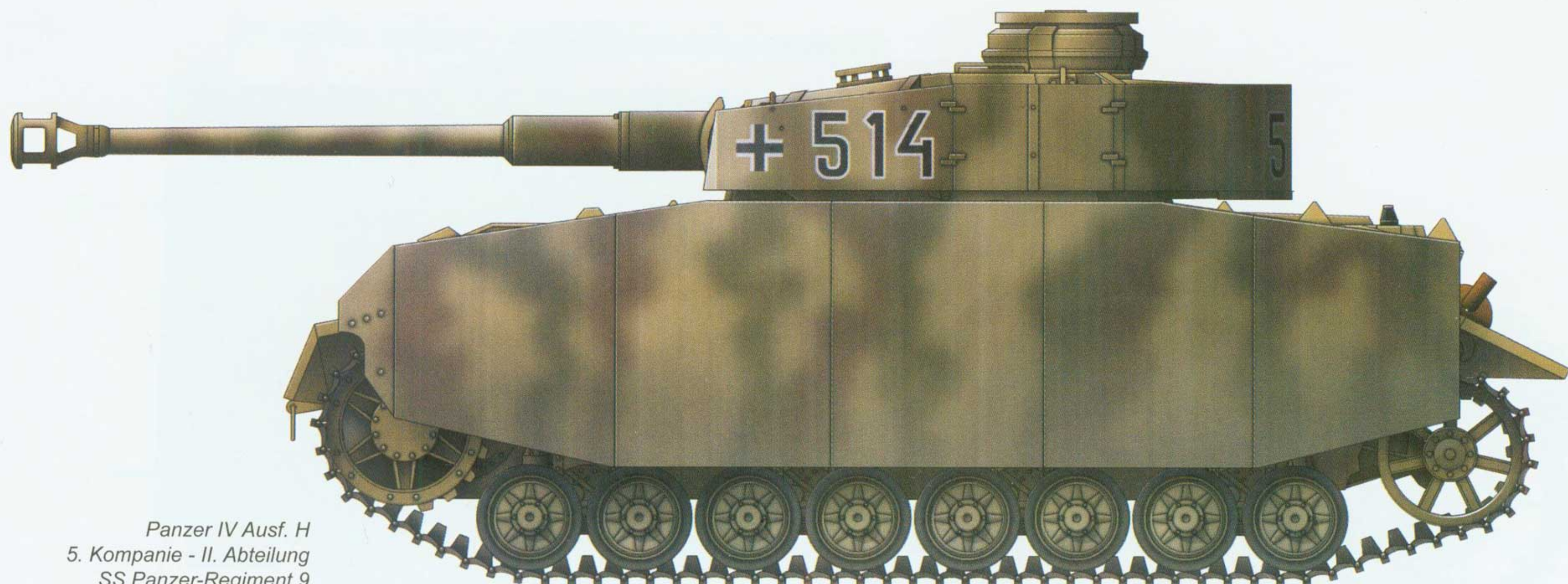




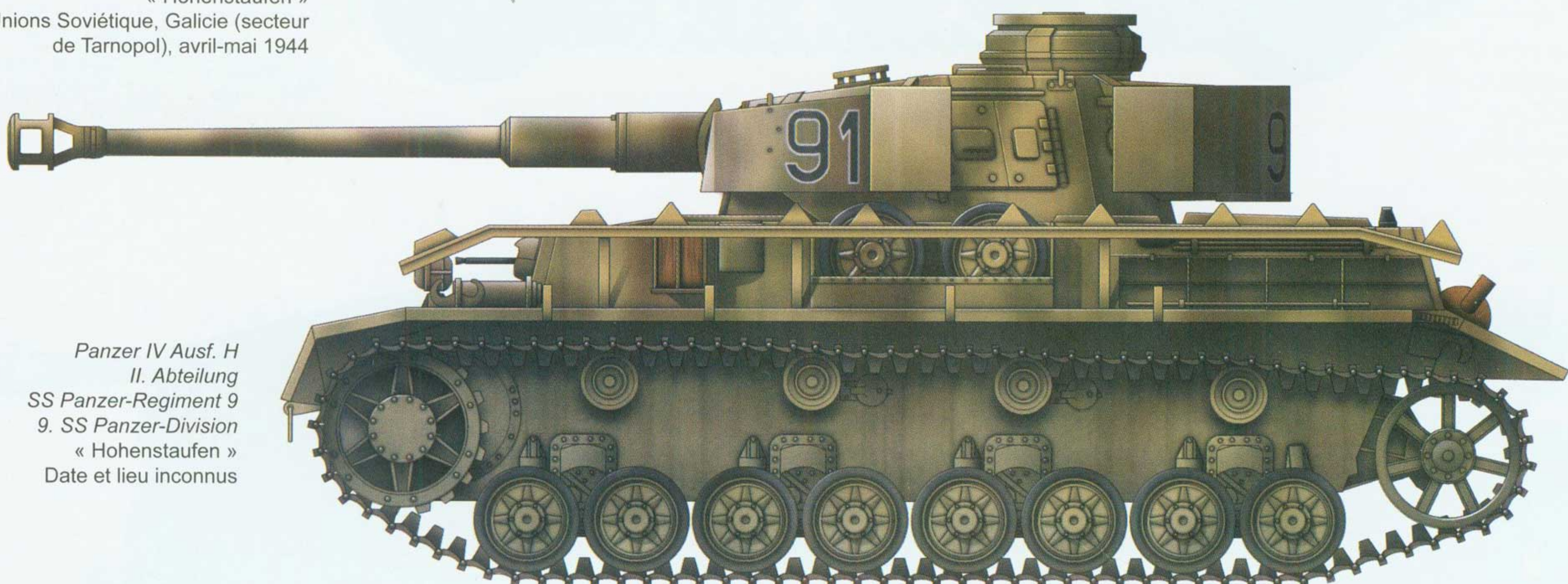
NAISSANCE ET PREMIERS COMBATS DE LA « HOHENSTAUFEN »

Copyright © Laurent Lecocq / Ligne de Front, 2006-07

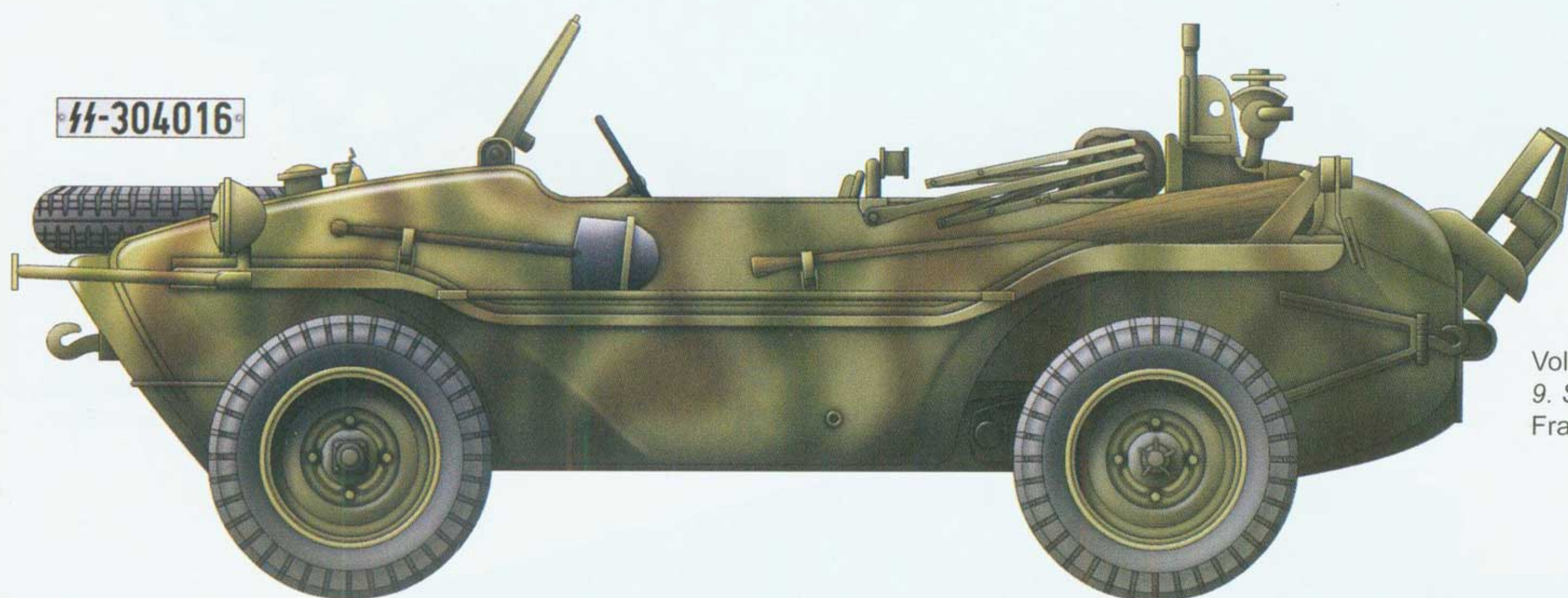
Attention ! Toutes les vues ne sont pas à la même échelle



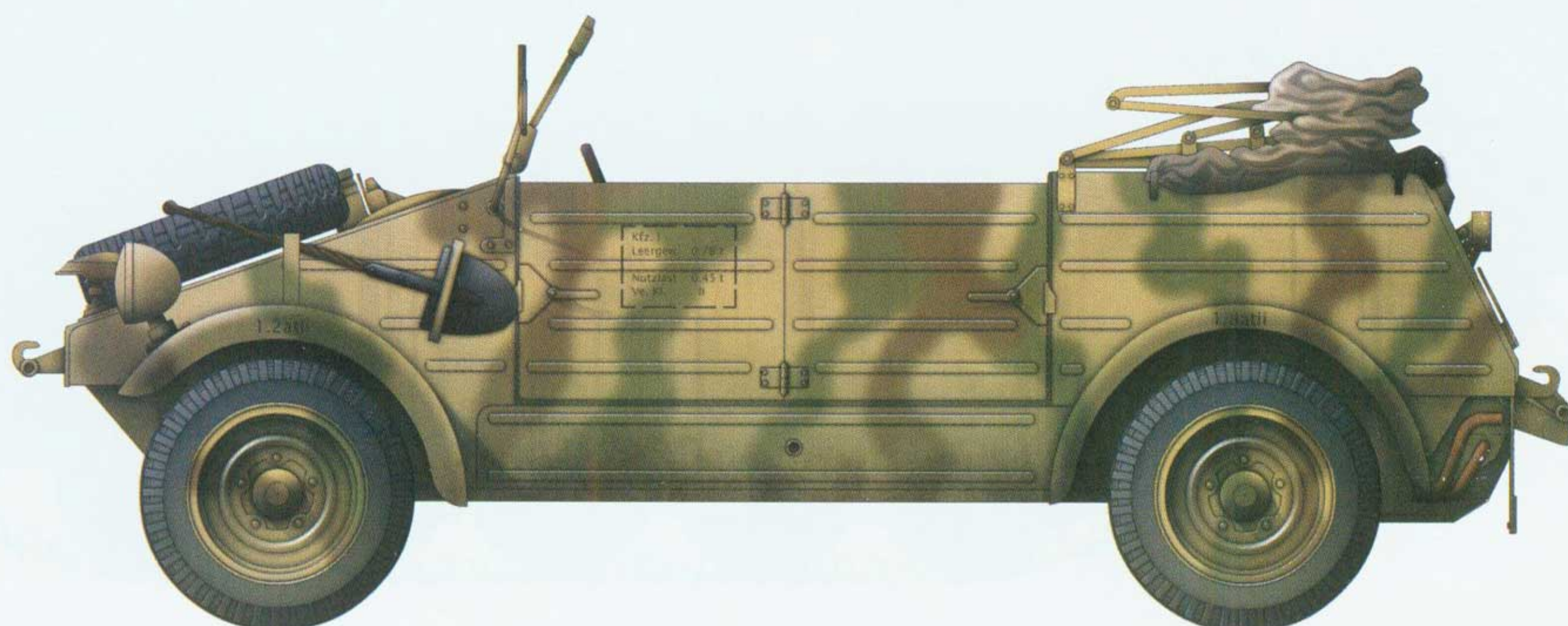
Panzer IV Ausf. H
5. Kompanie - II. Abteilung
SS Panzer-Regiment 9
9. SS Panzer-Division
« Hohenstaufen »
Unions Soviétique, Galicie (secteur
de Tarnopol), avril-mai 1944



Panzer IV Ausf. H
II. Abteilung
SS Panzer-Regiment 9
9. SS Panzer-Division
« Hohenstaufen »
Date et lieu inconnus

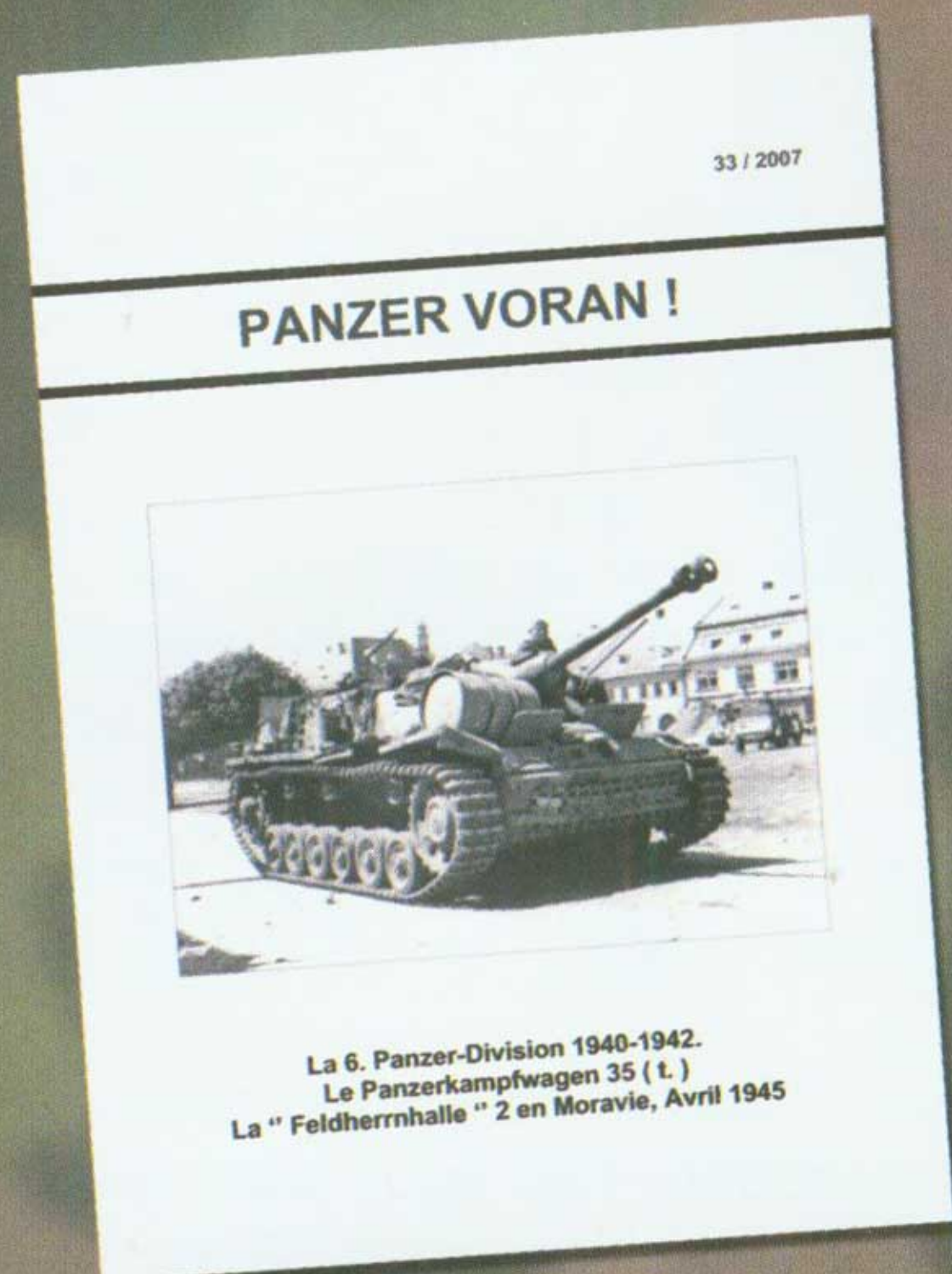


Volkswagen Schwimmwagen Typ 166
9. SS Panzer-Division « Hohenstaufen »
France, secteur de Beauvais, 1943



Volkswagen Kübelwagen Typ 82
9. SS Panzer-Division « Hohenstaufen »
France, secteur de Beauvais, 1943

PANZER VORAN !



Au sommaire du nouveau Panzer Voran ! (n°33) : (Disponible !)

Etude des unités de l'Oberbefehlshaber West,
juin-décembre 1941 (suite) : La 338. Infanterie-Division.
La 6. Panzer-Division : Pologne (1. leichte Division),
France 1939-1940 et URSS 1941.
Plan cinq vues du Panzerkampfwagen 35(t).
La Panzer-Division « Feldherrnhalle » 2 ; Moravie, avril 1945
L'Oberleutnant Otto Kittel, tueur de « Shtourmovik »
Le Kapitän zur See Werner Hartmann

Et toujours les rubriques : Le courrier des lecteurs. Les corrigés.



Au sommaire du nouveau Panzer Voran ! Hors série n°4 (Disponible !)

Panzer Voran ! Hors série n°4 est consacré à la
"Marder I 346. Infanterie-Division" ; France 1943-1944

BON DE COMMANDE

Je commande les numéros cochés ci-dessous de "Panzer Voran !"

Chaque numéro de "Panzer Voran !" est vendu franco de port : 14,70€ (France) - 15,70€ (Europe)

Chaque numéro de "Panzer Voran ! PK. Collection" n°1 et n°2 est vendu franco de port : 13,20€ (France) - 14,20€ (Europe)

Le numéro de "Panzer Voran ! Hors série" n°4 est vendu franco de port : 24,00€ (France) - 25,00€ (Europe)

☐ "Panzer Voran !" n°29

☐ "Panzer Voran !" n°30

☐ "Panzer Voran !" n°31

☐ "Panzer Voran !" n°32

☐ "Panzer Voran !" n°33

☐ "Panzer Voran ! PK. Collection" n°1

☐ "Panzer Voran ! PK. Collection" n°2

☐ "Panzer Voran ! Hors série" n°4

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville : Pays :

Bon de commande à renvoyer avec votre règlement par chèque ou mandat postal à :

Alain Verwicht - 132, route de Bonnut - 64300 Saint-Boes - France

Téléphone / Télécopie : 05 59 67 95 70

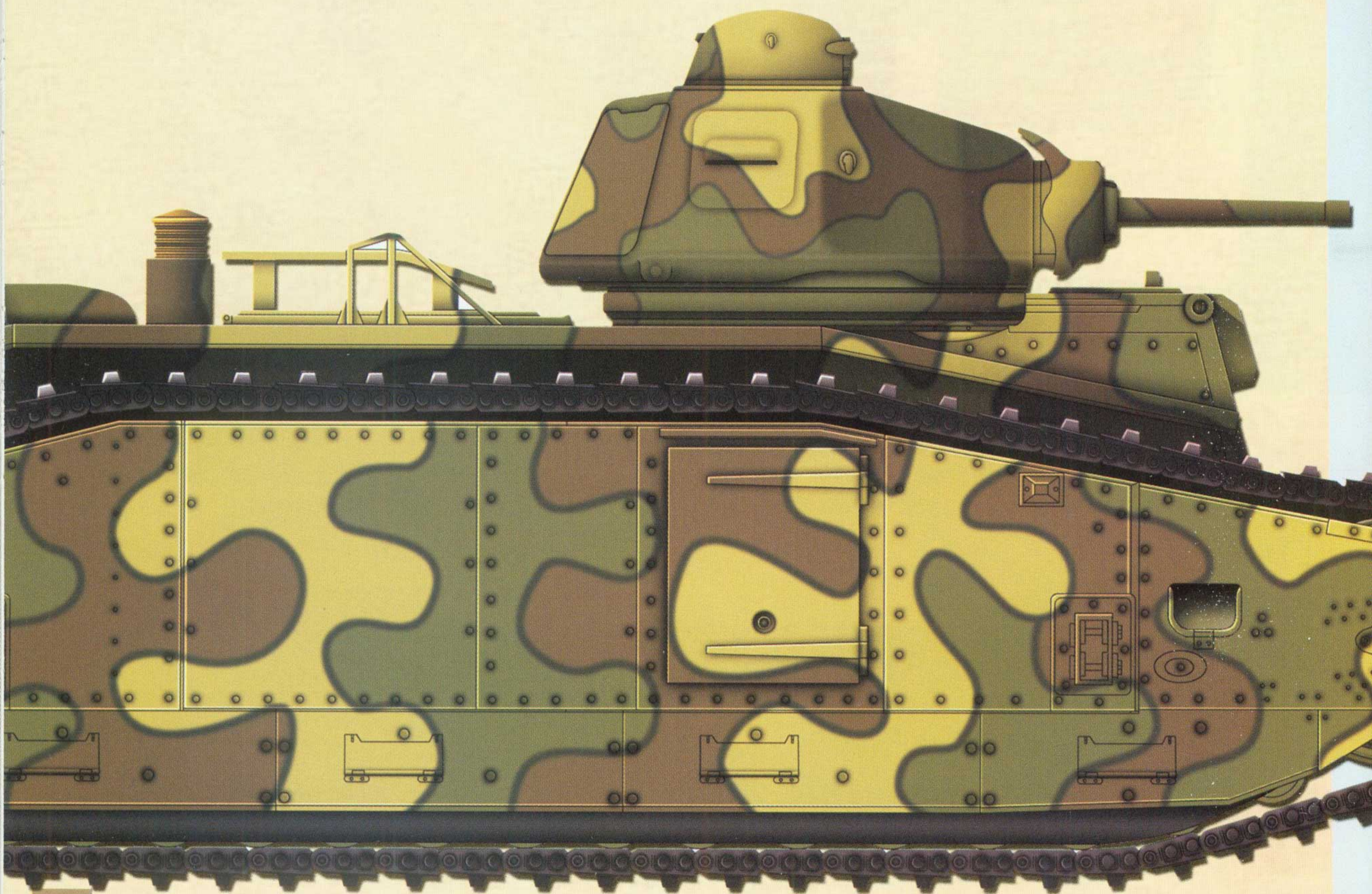
Par Antoine Misner et Jean-Pierre Valantin

LES CAMOUFLAGES DES CHARS B UN POINT D'ÉTAPE

Antoine Misner est le webmaster du site www.chars-français.net. Maquettiste passionné, il s'est intéressé très tôt aux engins blindés et notamment à ceux en usage dans l'Armée française. À force de persévérance, il a réuni une impressionnante photothèque sur le sujet. Il est féru de signes extérieurs de différenciation, notamment les marquages. Il s'attache à la conservation des témoignages et au détail des opérations.

Jean-Pierre Valantin est ingénieur en retraite. Lui s'est intéressé de longue date aux véhicules et engins militaires, en particulier à leurs conception, tactiques d'emploi et performances. Préoccupé par la période 1930-40 et les raisons de la défaite française, il s'est évidemment intéressé aux chars français de cette époque.

Le présent article expose le résultat de leurs discussions éclairées par de nombreux documents. Il ne s'agit pas de prétendre finaliser une conclusion qui serait définitive. Il s'agit d'un point d'étape que d'autres amélioreront ou corrigeront sans doute.



ANALYSE PRÉALABLE

Nous disposons d'un certain nombre d'informations sur la peinture des engins de combat français.

Sur les camouflages des engins militaires français en général

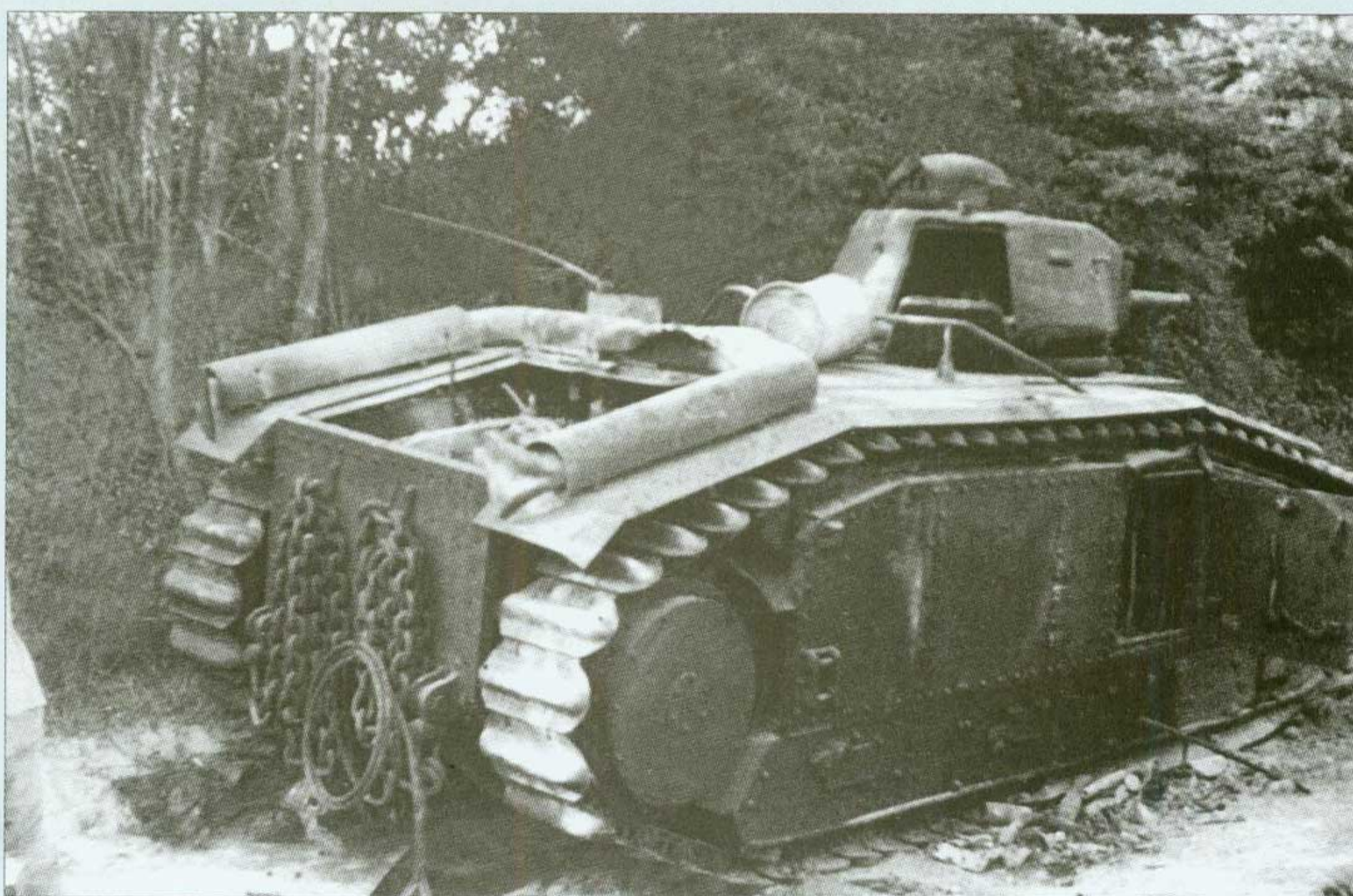
- Avant la guerre de **1914-18** : Jusqu'en 1896, le matériel d'artillerie, de loin le plus important de l'Armée, est vert moyen. À partir de 1897, le 75 puis les autres pièces adoptent une autre couleur, le gris clair bleuté.

- La guerre et la période **1920-30** : Le bariolage par taches de tons divers fait son apparition en 1915. Un texte de mars 1917 précise « *badigeon de couleurs mates de teintes ocre, vert et noir, de façon à rompre la régularité des surfaces* »

- Source François Vauvillier, « *Les canons de la victoire* ». Les taches sont fréquemment délimitées par des cernes noires. Les lignes séparatives sont brisées. Une pièce croquée en 1916 figure un mortier camouflé de quatre couleurs : terre de Sienne, vert foncé, ocre jaune, noir (avec, en sus, probablement, le gris d'origine). Ces dispositions touchent toute l'artillerie française des plus grosses pièces (ALVF) aux canons de campagne. Elles concernent aussi les tracteurs et les caissons d'artillerie. Évidemment, elles influencent les chars d'assaut qui font partie de cette Arme. De 1920 à 1930, sensiblement et malgré le rattachement des chars à l'infanterie, les choses restent en l'état. L'absence de commandes importantes d'engins de combat nouveaux bloque l'évolution.

- Les camouflages Renault **1930-34** : Vers 1930, Renault adopte un camouflage décrit dans l'ouvrage de François Vauvillier sur l'AMR 33 : « *3 ou 4 tons en taches aux contours nets* ». Il est de forme tourmentée et est variable d'un engin à l'autre. « *Les teintes employées sont le vert olive, l'ocre (jaune) et le vert d'eau* ». On trouve aussi du terre de Sienne.

À la différence du camouflage artillerie, les taches ne sont pas cernées et les contours sont lobés et non brisés comme précédemment. Rappelons qu'étant pratiquement le seul constructeur à fabriquer des engins de combat, D1 et AMR essentiellement, premiers B en assemblage, Renault impose le style à toute l'époque.



◀ Réduit à l'état d'épave, ce B1-bis anonyme porte vraisemblablement un camouflage puzzle du deuxième type mêlant vert roseau, vert foncé et marron. Coll. Misner

- L'évolution de **1935** : L'ouvrage de François Vauvillier sur l'AMR 35 constate une évolution en 1935 vers des « assemblages de 3 ou 4 tons, en taches de formes arrondies moins tourmentées, bordées d'un filet de teinte foncée, peint le plus souvent au pistolet ». Les tons sont les mêmes que précédemment. D'autres constructeurs, Hotchkiss notamment, commencent à fabriquer des chars. Par mimétisme et, peut-être, sous la pression des Directions d'Armes, la plupart adopte le nouveau style Renault ; FCM s'en éloigne cependant.

- La « *Notice provisoire sur la peinture des véhicules automobiles de combat* » de **1937** : Si nous connaissons son existence, nous ne disposons pas de son contenu. Comme il n'apparaît pas de changements notables en 1937 et 1938 dans la manière d'appliquer les camouflages, nous en déduisons que cette note entérinait les dispositions adoptées par Renault

à partir de 1935.

- La « *Notice pour le camouflage par peinture des véhicules automobiles de combat* » de **1939** : Cette notice, aimablement communiquée par Pascal Danjou, est succincte mais claire. Elle préconise de réduire les surfaces réfléchissantes par l'emploi de peinture mate et précise les tons à utiliser, le gris-vert et le terre d'ombre. Deux tonalités extrêmes de ces couleurs sont fixées, l'une claire, l'autre foncée. La notice précise aussi la manière de casser les arêtes de caisse et l'inutilité d'essayer de compenser les ombres créées par le train de chenilles. Elle privilégie les taches de grandes dimensions pouvant atteindre 2 mètres et recommande les limites dégradées.

Si le changement de 1935 était somme toute limité (mêmes teintes, cernes, limites plus estompées), celui introduit par la notice de 1939 constitue une rupture, comme nous le montrerons plus loin.

▼ B1-bis « Vendée II » du 37^e BCC. L'engin porte un camouflage deux tons brun et vert disposé en taches alternées. Il est ici très difficile à distinguer sous l'épaisse couche de poussière qui recouvre la machine. Coll. Misner





► Voici le n°514 « Kellermann ». Il s'agit d'un B1-bis tardif avec un camouflage à large bande diagonale. Il semble avoir reçu des taches d'une teinte supplémentaire, le tout cerné. Un retour quelque peu anachronique vers les premiers schémas !
Coll. Misner

Sur le camouflage des chars B en particulier

Nous disposons de quelques rares photographies couleurs de B1-bis. Celles du « Madagascar », du « Dordogne », du « Condé » et du « Verdun II » sont les plus connues. Il existe aussi de rares films allemands en couleurs montrant fugitivement des épaves. Ce sont des témoignages essentiels. Il existe aussi quelques œuvres de peintres qui restituent les tons d'époque. Quant au dessin de ces camouflages, la thèse la plus courante, exposée notamment dans Trackstory numéro 3 de Pascal Danjou, est que chaque constructeur-assembleur exécutait la peinture du char en fonction de 2 ou 3 schémas qui lui sont propres, schémas qui permettent de distinguer sa production de celle de ses congénères. Nous verrons ce qu'il convient de penser de cette thèse.

UNE INCERTITUDE

Malgré l'examen détaillé de milliers de clichés, l'analyse n'apporte pas la réponse certaine à la question du camouflage des chars B. Les chars photographiés ne l'étaient que rarement lors de leur sortie d'usine. Ils portent les traces de leur utilisation opérationnelle et, manifestement, le char B se salissait beaucoup.

Notamment, sur 360 chars B1-bis construits (à quelques-uns près), 80 environ ont, sur toutes les photos dont nous disposons, un ton moyen, sans caractères autres que les habituelles traces de boue et de graisse sur les flancs de caisse. Il y a bien de-ci de-là quelques limites de nuance sur la tourelle ou le glacis, mais quasi rien qui permette d'en déduire le moindre schéma ni la moindre couleur.

Deux autres faits majoraient considérablement la difficulté. Contrairement à



celui des B1, le camouflage des B1-bis est relativement terne, surtout celui des marchés de guerre, et les photos dont nous disposons sont, pour la plupart, allemandes, d'après les combats alors que les carcasses ont brûlé, qu'elles ont fait l'objet d'essais divers ou sont restées aux intempéries de longs mois.

LES QUESTIONS

La prise en compte des B1

Notre intention initiale était de ne traiter que des B1-bis. Mais, comme pour leurs dispositions techniques, ceux-ci ne sont qu'une amélioration et une suite logique des B1. Certains schémas ne se comprenaient donc pas sans vision de l'évolution globale. Faire une palette des familles de camouflages sans y intégrer les B1, c'était fournir une vision tronquée. Nous les avons pris en compte.

L'indépendance caisse-tourelle

Les tourelles APX étaient coulées indépendamment et fournies au constructeur du char. Les photos d'époque montrent des tourelles dont le schéma est différent de celui de la caisse. Affirmer l'indépendance entre la tourelle et la caisse est donc

une thèse défendable. C'est pourtant bien dommage car quelle facilité si les camouflages de caisse et de tourelle correspondaient ! En effet, cette dernière, mieux protégée de la boue du sol et de la graisse du train de roulement, apparaît beaucoup plus nettement sur les photographies. Ne peut-on aller dans ce sens ?

L'analyse objective de la photothèque des B1-bis montre incontestablement que l'indépendance n'est pas totale. Notamment lorsque le ton général des caisses s'assombrit, celui des tourelles suit le mouvement. Si, parfois, on trouve une tourelle d'un schéma (Cf. ci-après) sur une caisse d'un autre, ce n'est pas le cas général et, globalement, il y a une certaine homogénéité. D'ailleurs, les tourelles des derniers chars produits ont manifestement reçu une couche d'apprêt que le constructeur doit recouvrir. Autrement dit, on ne trouve pas n'importe quelle tourelle sur n'importe quelle caisse.

Nous avons donc admis un certain lien entre tourelle et caisse, dès lors qu'il n'était pas évident que les deux composants provenaient de sources franchement différentes (cas du « Marseille » re-tourellé, par exemple). Il est par contre patent que, le plus souvent, le dessin du camouflage de tourelle est mieux fait que celui de la caisse. Il est plus fin, de taches plus petites, plus soigneusement délimitées ; ce qui se comprend, vu la taille relative des deux corps.

L'interprétation des chars très foncés

Plusieurs séries de chars apparaissent très foncées sur les photos d'époque. Ils sont presque noirs (les « Pommard » et « Tahure », par exemple). S'agissait-il d'un effet lié à la peinture neuve, au nettoyage au fuel ou au chiffon gras à l'occasion



► Blindé du 41^e BCC. Il s'agit d'un char de la 2^e compagnie qui pourrait bien être « l'Indre ». Comme plusieurs chars de ce bataillon, il est camouflé trois tons avec du vert roseau, vert foncé et marron. Ce camouflage est le plus répandu mais il est difficilement discernable sur les clichés en noir et blanc.
Coll. Misner

d'un défilé, à la saison ou à l'heure de la prise de vue, à l'ouverture de l'appareil photo ? Si certaines vues du « Ribauvillé » et du « Vauquois » font apparaître un char noir « poli » (parce que, en sus, il brille), on trouvait fréquemment une autre photo montrant le même char sous un jour beaucoup plus courant, de ton moyen et à l'aspect plus mat. Par ailleurs, l'analyse détaillée des photos même sombres permettait d'y distinguer au moins deux tons et quelques marques de délimitation. Il ne pouvait donc s'agir de peinture noire, ton qui aurait masqué toute différence.

Antérieurement, il existait déjà des chars foncés. Le B1 « Colmar » apparaît uniformément gris sombre sur certaines photos alors que d'autres vues montrent des taches. Comment expliquer sinon en admettant que les tons étaient effectivement plus sombres qu'à l'accoutumée ? De même, le B1 « Bretagne » est camouflé deux tons et pourtant, toutes ses vues sont celles d'un char globalement foncé, même à l'état d'épave.

Lors des grands rassemblement de B1-bis en cours de manœuvre, il y a bien des chars globalement clairs (la grille de ventilation se détache du fond) et des chars globalement foncés.

Il n'était pas possible de nier le phénomène et de le réduire à un simple effet. Nous avons fini par retenir une solution de tons certes foncés, mais pas trop.

L'interprétation des chars grisâtres

Sauf les cas d'épaves, les B1 affichent un camouflage net et franc. En revanche, les B1-bis sont un cauchemar pour le passionné. À part un grand doute, que tirer de ce brouillard ?

Les photographies couleurs du « Dordogne » et du « Verdun II » nous ont apporté une première réponse. Elles font apparaître des chars deux ou trois tons avec des couleurs très voisines au moins en valeur, des tons sombres et ternes, des contours très fondus et, lorsqu'ils sont cernés (cas du « Verdun II »), les bords sont doux et partiels. Dès lors, on comprend que la photo noir et blanc ne rende qu'un ton gris sans distinction possible.

L'essai de rendu de certains chars nous a ouvert une autre voie. Ce que nous en savions a permis à Laurent Lecocq de proposer un schéma en larges taches foncées délimitées par



de faibles zones plus claires, le tout très estompé. Nous avons sous les yeux un autre cas possible. Un tel char, photographié en noir et blanc et par temps maussade conduit inévitablement à une photo uniformément grise, surtout si quelques salissures masquent le peu de délimitations.

L'aimable communication par Pascal Danjou de la « Notice pour le camouflage par peinture des véhicules automobiles » dans son édition de 1940 a complété l'explication du phénomène. Les deux tons conseillés par ce document, terre d'ombre et gris-vert (entre deux valeurs, une claire, l'autre foncée) ajoutés au rejet des peintures brillantes ont pour effet de produire un char neutre, sans éclat, sans contraste, ce qui, pour la photo noir et blanc, donne un gris moyen. Si cette notice ou un document similaire ont été édictés, on doit le discerner sur les photos et ce pour tous les types de chars.

Or, on constate un tel phénomène et même à un moment bien précis. Il correspond au 1 000^e R-35 (à quelques numéros près) et au 70^e B1-bis (n°270 « Typhon »), ce qui le situe fin 1938, début 1939. Pour les H-35 et H-39 comme pour les D2, la corrélation est moins nette. Comme attendu, tous les H-39 et les D2 de 2^e série (47 SA 35) apparaissent gris. Mais un certain nombre de H-35 et de D2 de 1^{ère} série le sont aussi, même avec des numéros de début de production. Par ailleurs, de nombreux H-35 et D2 de 1^{ère} série, même de numéros tardifs, ont des camouflages frais et francs de première manière. Comment expliquer ce phénomène ? Certains ont dû

être repeints à l'occasion d'une révision ou d'une mise à niveau (remplacement des épiscopes ou du canon, par exemple). Pour d'autres, est-ce un effet lié à la photographie ?

Les chars FCM 36, quant à eux, portent un camouflage différent mais de ton clair et franc. Ils ont tous été fabriqués avant 1939 (sauf les tout derniers) donc avant la parution de la notice.

Une chose est donc certaine, fin 1938, un événement est venu modifier la manière de peindre les blindés français. Une directive imposant des tons sombres et ternes a certainement été diffusée à cette date. L'exemple de la notice dont nous disposons est daté de 1940, mais il a pu exister une édition 1939 de ce texte, peut-être en version provisoire (il a été approuvé en août 1938) ou d'un texte de même but et que la notice reprend. Pour autant, elle concerne plutôt les chars légers et n'apporte pas une réponse totale. Elle semble n'avoir pas été suivie scrupuleusement pour les chars lourds. La peinture du « Verdun II », même si elle est fondue et relativement sombre, comprend encore un ton clair, normalement exclu, et le vert est manifestement plus frais que celui conseillé. Là encore, il nous faut adopter une attitude intermédiaire.

Au final et à part des cas connus de chars unis gris (témoignages d'anciens indiscutables), nous avons admis que ces chars grisâtres étaient camouflés et cela avec de grandes taches dans des tons sombres, mats, relativement ternes et avec des schémas peu contrastés.

▲ Belle vue d'un B1-bis détruit au combat. Ce char dont le numéro est antérieur au 270 reste inconnu. Cette photo illustre bien la difficulté à identifier une épave : aucun marquage n'est visible, aucune trace de camouflage non plus. L'auteur serait tenté de proposer un char du 8^e BC mais toutes les suggestions sont les bienvenues. Coll. Misner



► B1-bis n°481

« Vercingétorix ». Le schéma n'est pas défini avec certitude. Il s'agit vraisemblablement d'un camouflage puzzle trois tons du deuxième type ; toutefois, un deux tons vert et marron en bandes diagonales n'est pas à exclure non plus. Coll. Misner



Le cas du schéma « Thiaucourt »

Au début de notre recherche, nous avons le n° 385 « Thiaucourt » au camouflage caractéristique. C'était à nos yeux un cas unique. Puis est venue la photo d'un autre char, le X86 (numérotation des chars non identifiés dans la photothèque d'Antoine Misner), étonnamment semblable. Les deux engins avaient le même schéma. Nous avons alors cherché si d'autres B ne portaient pas un dessin similaire. En fait, il y en a beaucoup, plus ou moins voisins. De cas isolé, ce schéma singulier devenait style répertorié.

SYNTHÈSE, L'ÉVOLUTION PAR ÉTAPES

L'analyse et la confrontation débouchent sur plusieurs convictions fortes :

- Les chars français de 1940, les B1 et B1-bis notamment, étaient **camouflés**. C'est-à-dire que leur peinture extérieure comportait au moins deux tons, séparés par des contours plus ou moins ouvragés. Certains B1-bis échappèrent à cette règle mais ce sont des exceptions liées à l'urgence.
- Les peintures sont globalement **homogènes**, c'est-à-dire que, bien que des différences puissent exister entre le schéma de caisse et celui de

tourelle, on ne trouve pas n'importe quelle tourelle sur n'importe quelle caisse (il y a, là aussi, des exceptions).

- Il y a très certainement un lien entre le **constructeur-assembleur** et le schéma de camouflage appliqué ; rappelons que le char B n'a pas de constructeur à proprement parler. Il s'agit de « chaînes » d'assemblage de composants soit fabriqués en interne, soit par un des quatre membres du consortium, soit par un arsenal d'État, soit par des sous-traitants. Certaines commandes sont passées directement par le ministère de la Guerre, ce qui ne simplifie pas les choses. Pour autant, ce lien s'opère par familles de constructeurs et par époque et il n'est pas toujours rigoureux. FCM et ACT en particulier s'influencent l'un l'autre et varient fortement dans leurs schémas, basculant d'un moment à l'autre. Renault, lui, suit des étapes progressives et influence l'ensemble des autres constructeurs.

- Il s'agit la plupart du temps de « **styles** » et non de « types ». C'est-à-dire que tel constructeur applique une manière de peindre comportant un nombre de tons, un type de dessin, une sorte de contour, une palette de couleurs, une taille de taches, mais que le reste et en particulier l'interprétation reste libre. Cela conduit à une grande **variété**. C'est en particulier le cas des Renault de la période de temps de paix dont aucun n'est la réplique de l'autre. Précisons que cette variété n'était pas le fait d'un laisser-faire ou d'un laxisme coupable mais bien au contraire d'une volonté claire de l'Armée française de l'époque de ne pas détruire les qualités du camouflage par un systématisme excessif.

- En sus des préconisations relatives au traitement des arêtes et des trains

de roulement, on constate l'application empirique de **règles** permettant de briser les lignes, comme l'usage des tons foncés prioritairement pour les masques d'armes et les angles avant de caisse. Cela dénote une compétence indiscutable des fabricants et des peintres à leur service.

- Surtout, les camouflages français des chars B ont **évolué** au cours du temps et cela quels que soient les constructeurs. Des styles frais, clairs, francs et tranchés du début, ils sont passés à des schémas ternes, mats, sombres et fondus. Cette évolution s'est produite par grandes **étapes**, avec parfois des retours arrière. Notamment, alors que les B1 et les premiers B1-bis étaient clairs, les B1-bis de milieu de production sont très foncés. Rapidement, la tonalité revient à des valeurs intermédiaires où elle se stabilise. Sur la fin, on trouve une nette simplification du camouflage sur base de 2 tons en larges bandes. Le char B a trouvé sa forme la plus aboutie (Cf. aussi Batailles & Blindés n° 16).

LES STYLES GÉNÉRAUX

Nous avons dénombré **7 Familles principales** :

- **Algues**
- **Muraille**
- **Ruban ondoyant**
- **Puzzle**
- **Taches alternées**
- **Grandes taches fondues**
- **Bandes diagonales**

La famille **Algues** se caractérise par des taches verticales longues et étroites, de forme très ramifiée et fortement lobée, évoquant une algue (notamment le goémon) se répétant verticalement 6 ou 7 fois sur la longueur de caisse.

La famille **Muraille** réunit des taches de forme massée, juxtaposées et enserrées dans un filet ressemblant aux joints d'un mur.

La famille **Ruban ondoyant** est aisée à reconnaître. Il s'agit d'une bande serpentine claire assez étroite située sensiblement au tiers haut de la caisse, du glacis et du tableau. Elle monte brutalement puis ondule en légère pente ascendante tel le ruban des danseuses acrobatiques.

La famille **Puzzle** est la plus prolifique. Elle recouvre l'ensemble des camouflages dits « Renault » en trois tons, formant des ramages fortement lobés aux contours en forme de puzzle, le plus souvent cernés soit foncés, soit clairs. Les lobes sont spatulés (extré-

▼ Bel exemple de camouflage tardif avec bandes en diagonales. Les zones de camouflage se simplifient : contours moins tourmentés, deux teintes seulement. Coll. Misner



mités rondes et larges) et souvent palmés (rayonnant autour d'un point) à la différence de la forme « Algues » qui monte vers le haut. Selon le dessin plus ou moins serré et la nature des cernes, ces camouflages donnent parfois des effets surprenants et variés, par exemple de ramures, de formes coralliennes, de savants dégradés marbrés ou moirés.

La famille **Taches alternées** distribue de grandes taches de forme grossièrement triangulaire de part et d'autre d'une bande plus claire. Celle-ci adopte de ce fait une forme en zigzag plus ou moins régulière.

La famille **Grandes taches fondues** est la plus difficile à préciser. Elle correspond selon nous à une part importante des chars « grisâtres ». Il s'agit de grandes taches sombres aux formes aléatoires, séparées localement par quelques maigres surfaces plus claires. Le tout est très estompé, à peine contrasté.

La famille **Bandes diagonales** est facile à reconnaître dès lors que la photo permet de distinguer les deux tons. Il s'agit de une à trois larges bandes sombres traversant le flanc de caisse transversalement en oblique (du haut à l'avant vers le bas à l'arrière), entourées d'un fond plus clair (ou d'une couleur différente). Les contours sont nets et sinueux.

Remarquons que sur ces sept familles, deux sont d'inspiration végétale (Algues et Puzzle), deux, plutôt d'inspiration minérale (Muraille, Bandes diagonales) et trois sont franchement abstraites (Ruban ondoyant, Taches alternées et Grandes taches fondues). Cela montre la diversité des styles et la recherche en matière de camouflage, domaine où, rappelons-le, pour les gros matériels, l'Armée française étaient alors en pointe.

L'utilisation de ces schémas de camouflage varie dans le temps.

Algues : on trouve cette famille sur les premiers B1. À part le « Cantal », Et encore, ses algues ressemblent à des « E » grecs, il n'y a pas d'exemple de B1-bis ayant ce camouflage.

Muraille : on la trouve sur les B1 de milieu de production. Il n'y a pas de B1-bis repéré avec ce camouflage.

Ruban ondoyant : ce procédé se rencontre déjà sur les B1 FCM (et sur certains FCM 36). Il n'est pas très fréquent sur les B1-bis, FCM n'adoptant pas systématiquement ses propres schémas. On ne le trouve plus au-delà du numéro 270.

Puzzle : bien qu'on trouve ce genre

d'effets sur quelques B1 (il est probable qu'il s'agit de repeints car ces chars non identifiés paraissent neufs et n'ont aucun marquage), ce sont surtout les B1-bis qui l'utilisent et ce jusqu'à la fin.

Taches alternées : on ne trouve cette famille que sur les B1-bis, au-delà du 380, semble-t-il.

Grandes taches fondues : on trouve cette famille sur la deuxième moitié de la production de B1-bis.

Bandes diagonales : cette famille ne se rencontre qu'en toute fin de production des B1-bis, au-delà du numéro 440.

L'ordre des Familles est sensiblement chronologique de leur introduction. Sur les sept Familles, quatre présentent deux schémas au moins d'application (on a donc, en tout, onze schémas). Ces styles sont fonction du temps. Ils évoluent toujours du plus chatoyant, du plus franc et du plus compliqué, vers le plus terne, le plus estompé et le plus simple.

Ruban ondoyant : cette famille comporte deux types, l'un, aux contours nets, utilisé par FCM, l'autre, aux bords plus flous, utilisé par ACT (partie nationalisée de Schneider).

Puzzle : pour les chars B, cette famille

comprend deux grands types. Alors que le premier réunit des couleurs plutôt claires, tranchées, fraîches et contrastées, avec de petites taches, le second est beaucoup plus fondu, presque estompé, ton sur ton, globalement sombre. Les taches sont aussi plus grandes, les contours plus souples et irréguliers. C'est ce dernier style qui génère une part importante des chars « grisâtres ».

Taches alternées : là aussi, il existe deux types, un à bords assez francs et un autre aux contours beaucoup plus fondus, manifestement peint au pistolet, adopté pour les numéros « 500 », ces fameux chars plus ou moins finis, sans tourelle ou spéciaux.

Bandes diagonales : cette famille se décline en deux types principaux selon le nombre de bandes. Le premier comprend trois bandes transversales aux bords sinueux. Le second n'a qu'une seule bande très large aux bords doucement ondulés. L'AMX (partie nationalisée de Renault) l'utilise.

RÉCAPITULATIF

Nous récapitulons dans les tableaux ci-après les types identifiés.

CAMOUFLAGES CHARS B1



Algues

Camouflage 2 tons vertical lobé. Supposé vert et ocre.

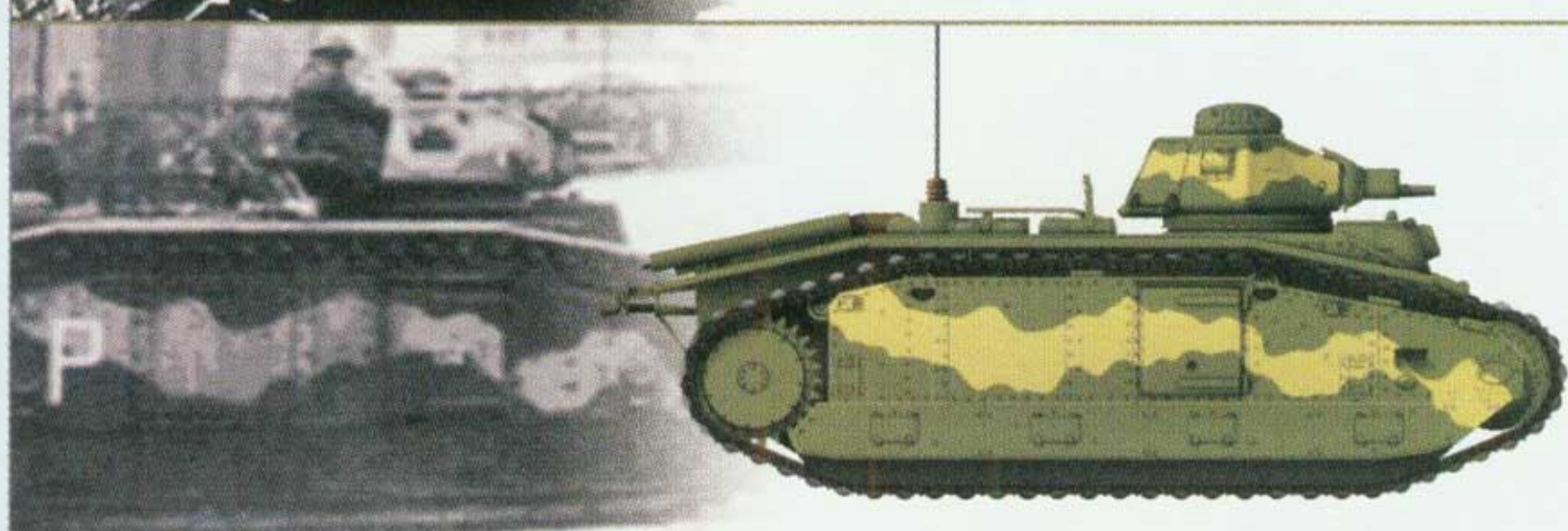
N ° 104, 105, 107, 111, 118, 123, 127, 128, 129.



Muraille

Camouflage 2 tons en taches enserrées dans un filet. Supposé ocre et vert.

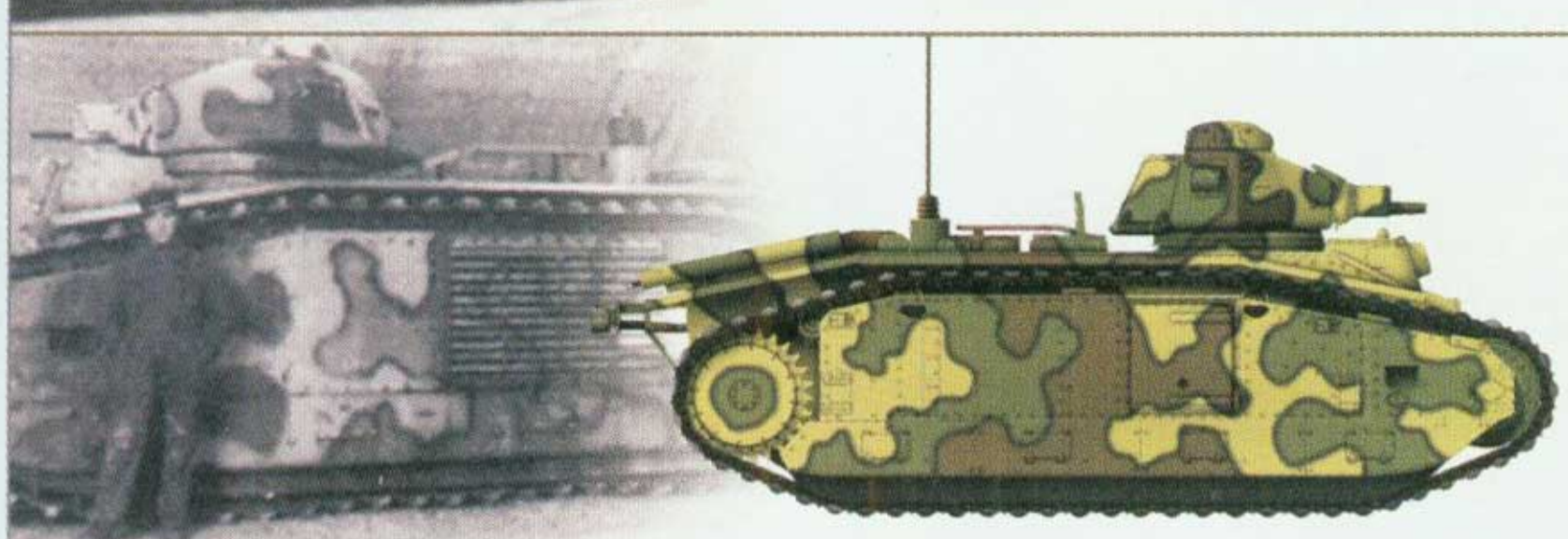
N ° 102, 121, 122, 125.



Ruban ondoyant 1^{er} type

Camouflage 2 tons en bande ondulée. Contours nets. Supposé ocre sur vert.

N ° 131, 132, 134



Puzzle 1^{er} type

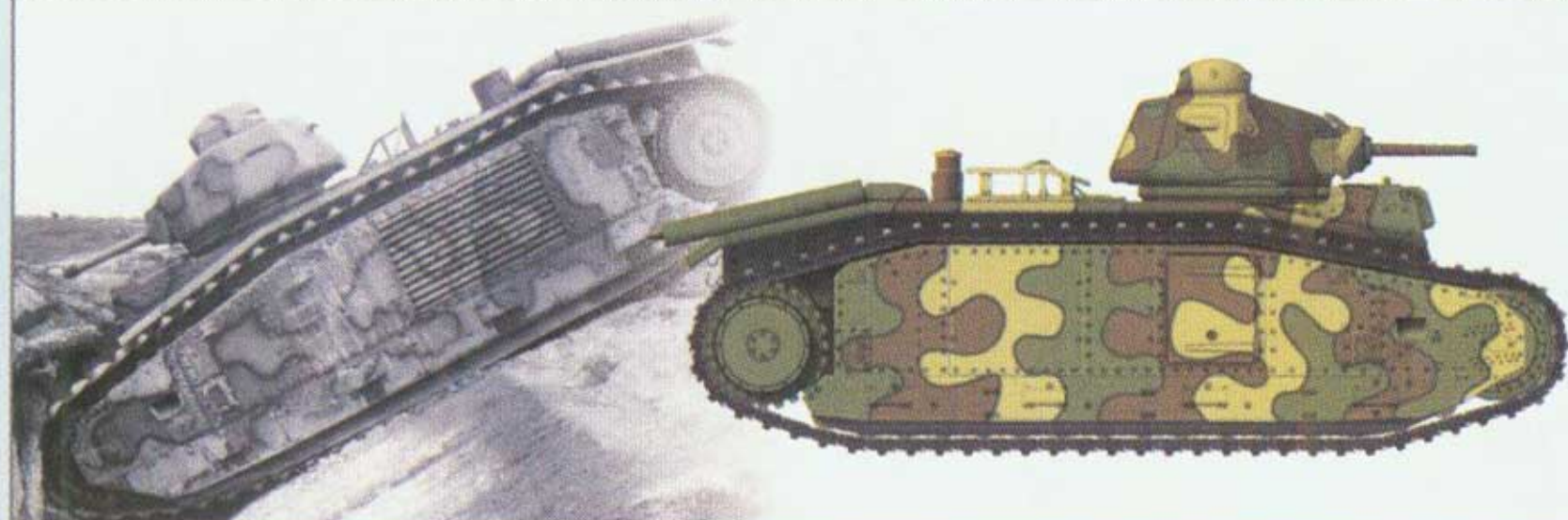
Camouflage 3 tons, lobé avec cernes. Supposé vert, ocre et brun.

2 exemplaires non identifiés.



CAMOUFLAGES CHARS B1-BIS

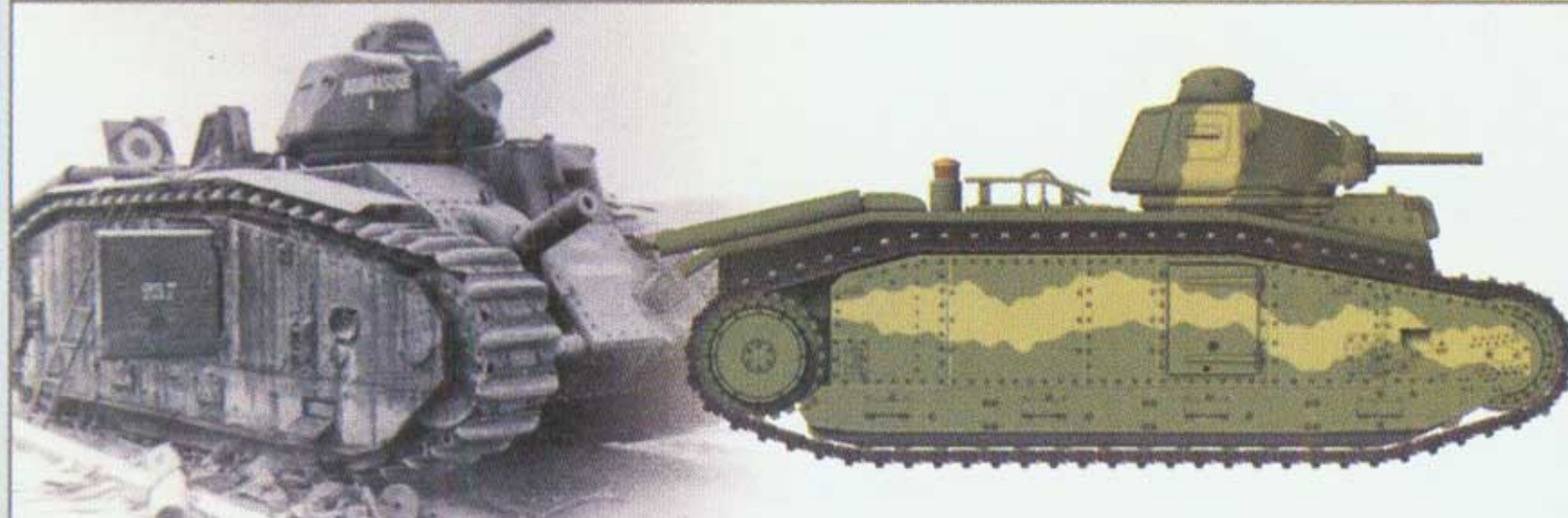
(1/2)



Puzzle 1^{er} type

Camouflage 3 tons lobé avec cernes.
Supposé vert brun ocre.

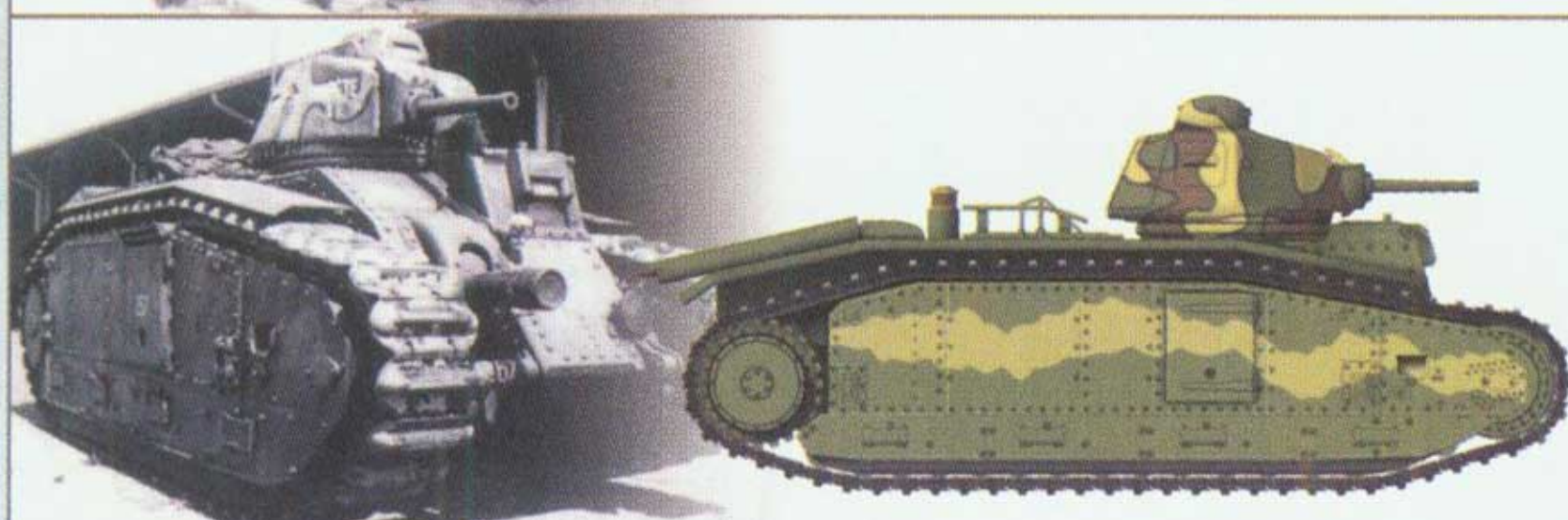
N° 201, 205, 206, 213, 216, 217, 221, 224, 225, 226, 231, 238, 239, 243, 246, 249, 259, 260.



Ruban ondoyant 2^e type

Camouflage 2 tons. Supposé ocre sur vert.
ACT Schneider.
Un ruban de couleur très tourmenté traverse le flanc du char.

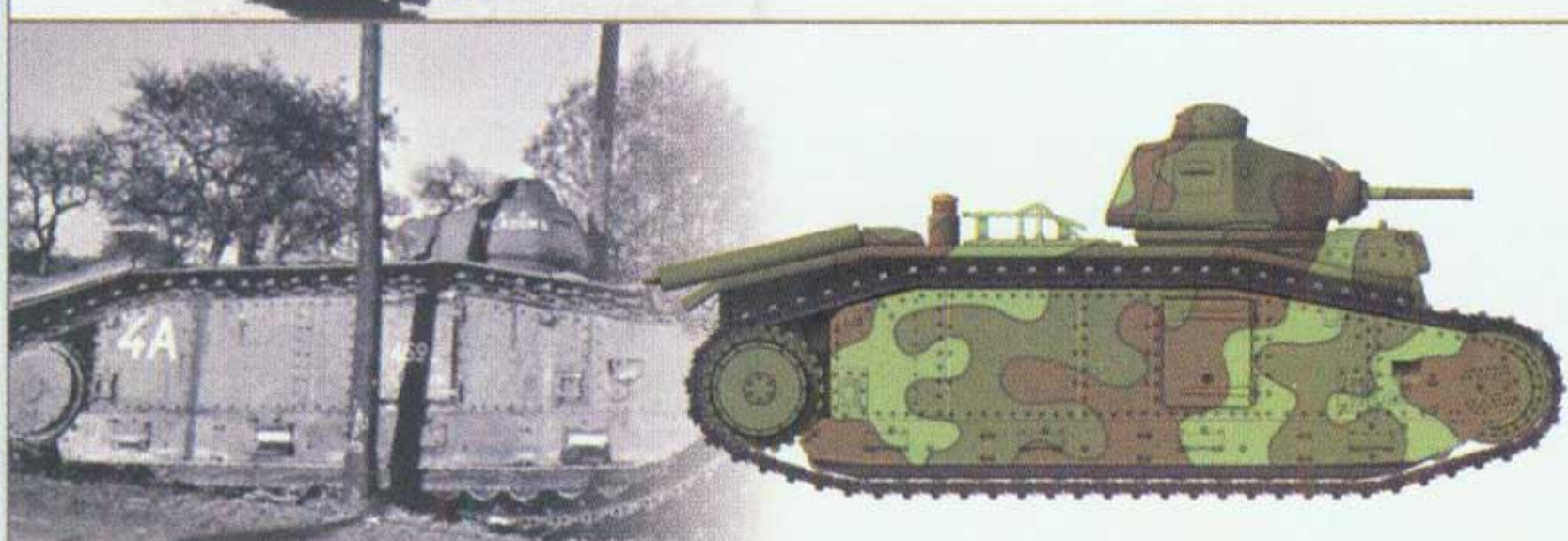
N° 234, 257.



Ruban ondoyant 1^{er} type

Camouflage 2 tons sur la caisse.
Camouflage 3 tons lobé avec cernes sur la tourelle.
FCM

N° 259, 260, 262, 264, 265, 266, 267, 268.



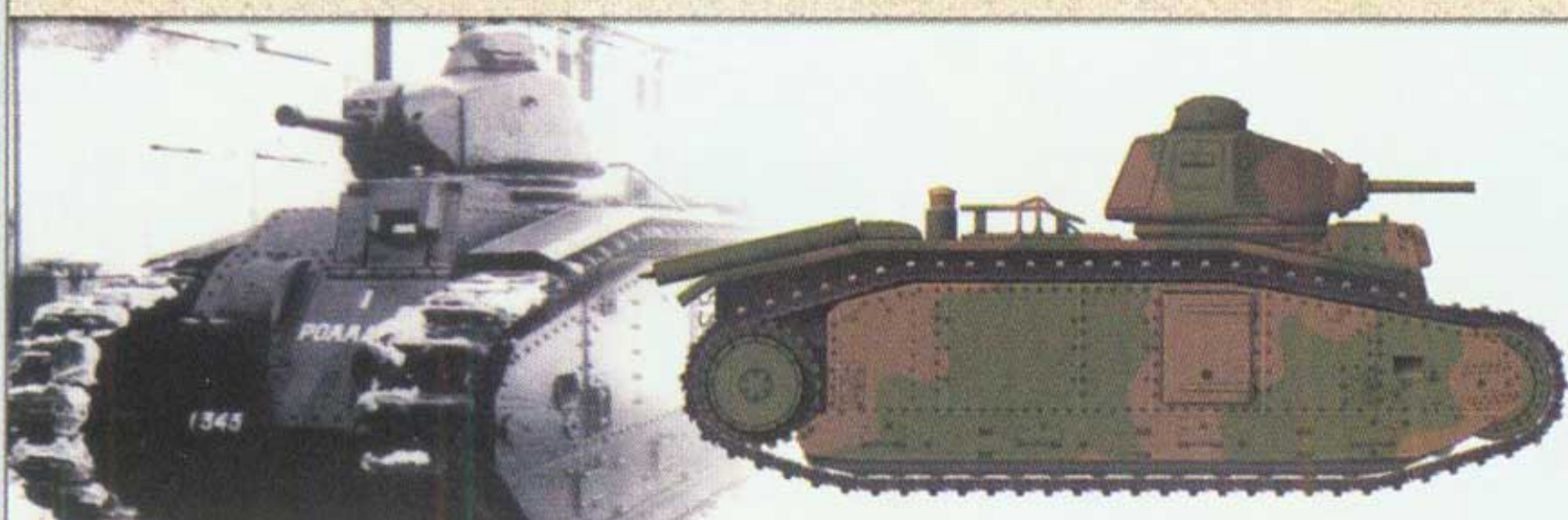
Puzzle 2^e type

Camouflage 3 tons en taches. Vert foncé, vert roseau, brun. Le schéma ressemble au puzzle 1 mais les formes sont plus irrégulières et les tons plus fondus

N° 282, 284, 285, 286, 291, 293, 297, 299, 300, 302, 303, 307, 312, 315, 316, 322, 324, 326, 333, 336, 338, 339, 341, 344, 345, 346, 349, 350, 354, 355, 361, 363, 368, 369, 370, 371, 378, 379, 381, 407, 408, 410, 452, 463, 514.

CAMOUFLAGES CHARS B1-BIS

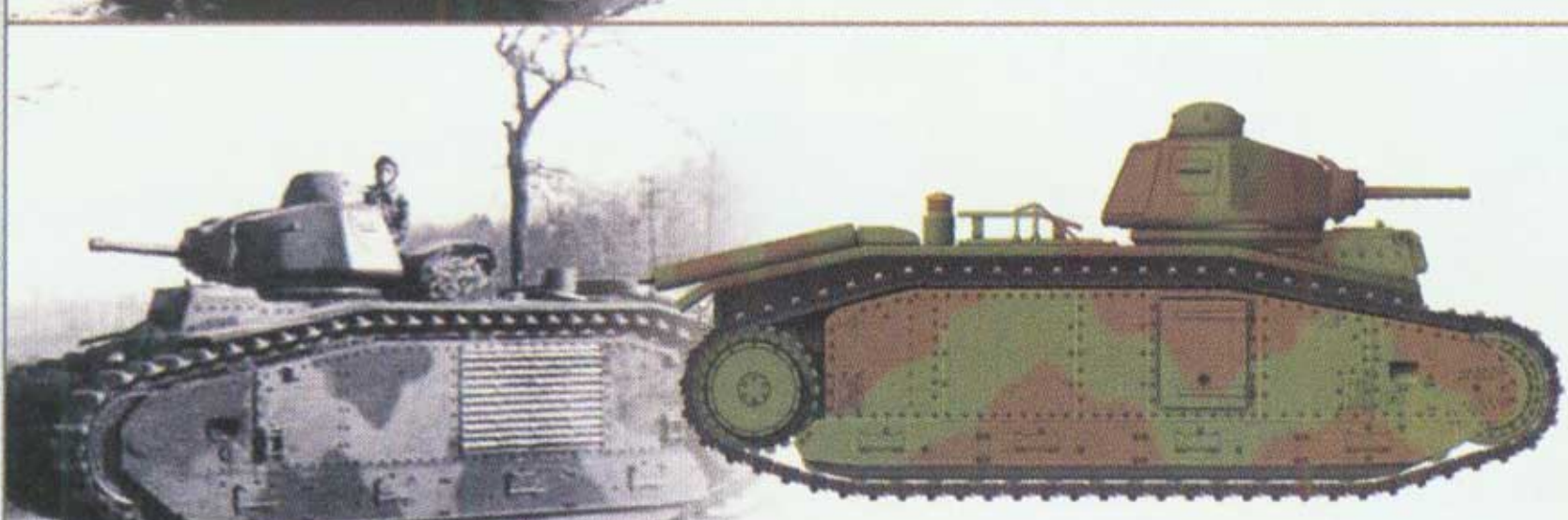
(2/2)



Grandes taches fondues

Camouflage 2 tons en grandes taches.
Vert et brun très foncés.

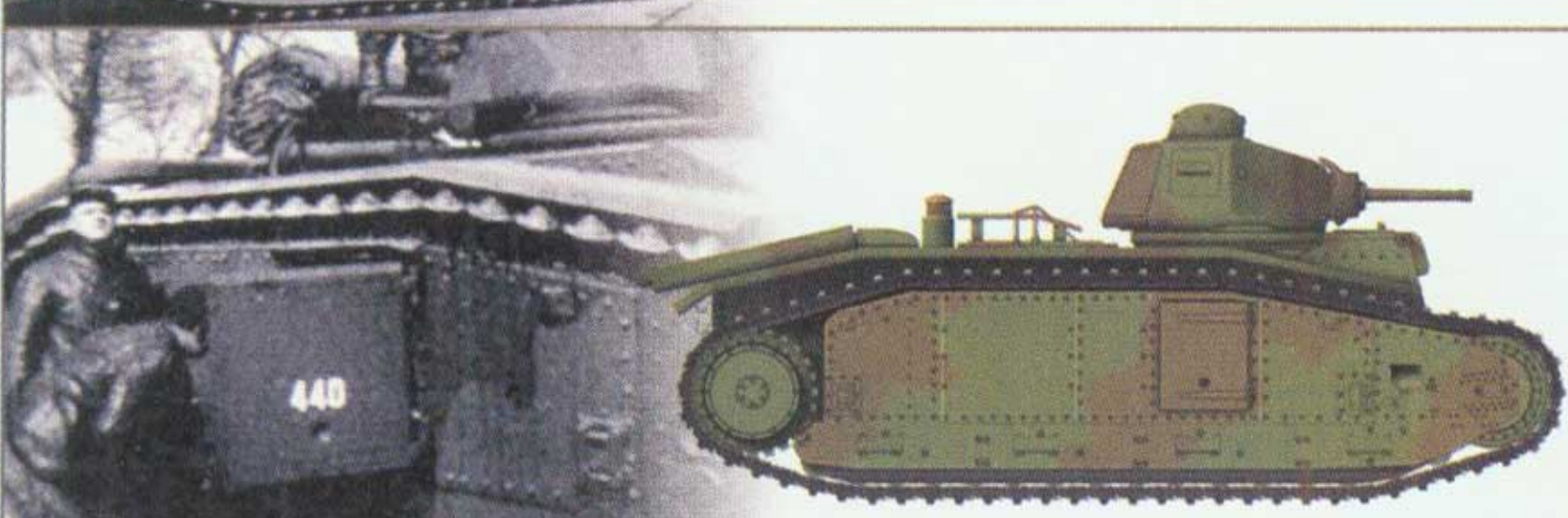
N° 343, 347, 357, 376.



Taches alternées

Camouflage 2 tons en taches distribuées de part et d'autre d'une bande en zigzag.
Vert foncé, brun foncé.

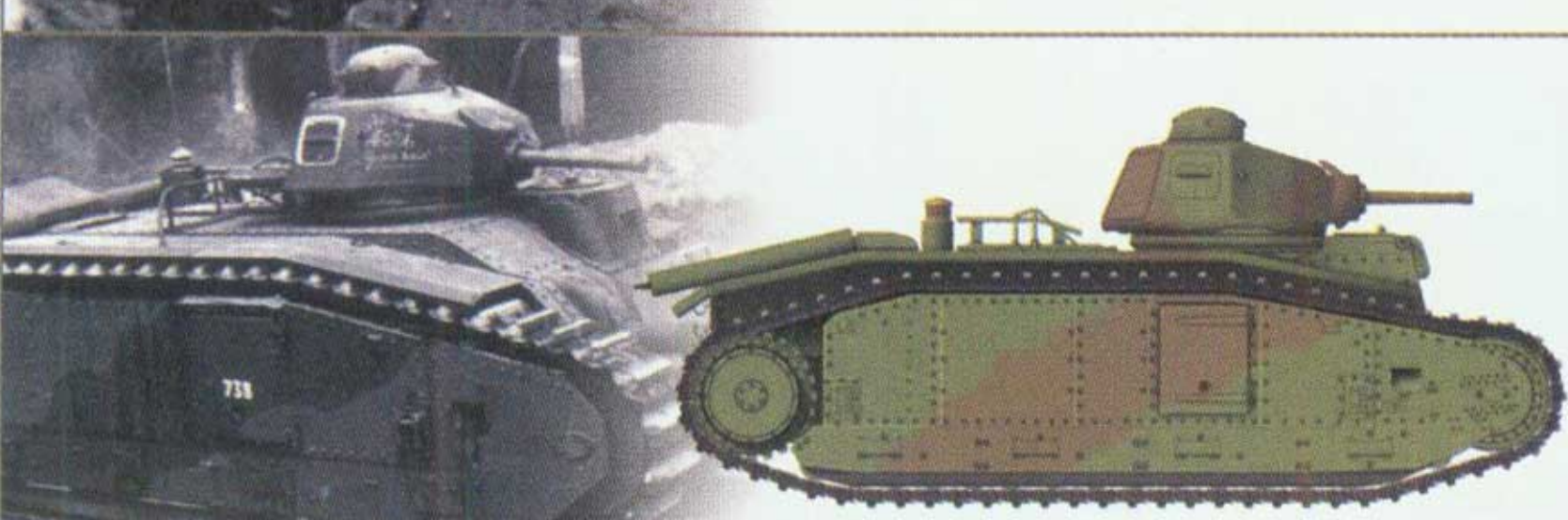
N° 385, 389, 414, 467, 505, 507.



Bandes diagonales 1^{er} type

Camouflage 2 tons. 3 bandes diagonales sinueuses. Vert foncé, brun foncé.

N° 440, 442, 457, 478, 479, 503, 504, 511, 543, 742.



Bandes diagonales 2^e type

Camouflage 2 tons. Large bande diagonale.
Vert foncé, brun foncé.

N° 737, 738, 739, 740.

Pour plus d'informations concernant les travaux de François Vauvillier sur les camouflages français cités dans cet article, vous pouvez vous reporter aux fascicules présentés ci-dessous. Ils sont disponibles auprès de nos confrères d'Histoire & Collections.

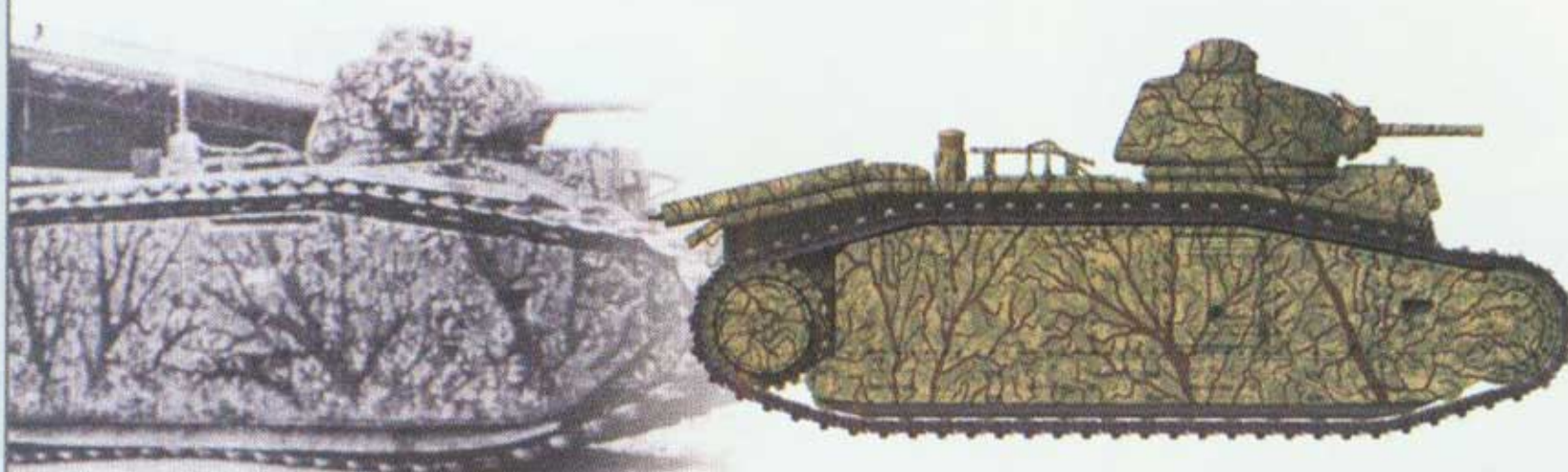


QUELQUES CAS SINGULIERS

Compte tenu de la médiocre qualité des photographies d'époque et du triste état de la plupart des B1 et B1-bis après les combats de mai et juin 1940, il est impossible d'être exhaustif et parfaitement rigoureux comme nous le souhaiterions. Toutefois, certains chars sortent clairement de l'ordinaire et les photos disponibles permettent d'en rendre compte. Nous traitons les exemples suivants : n°251 « Fantasque », n° 334 « Ourcq » et n°492 « Jean Bart ».

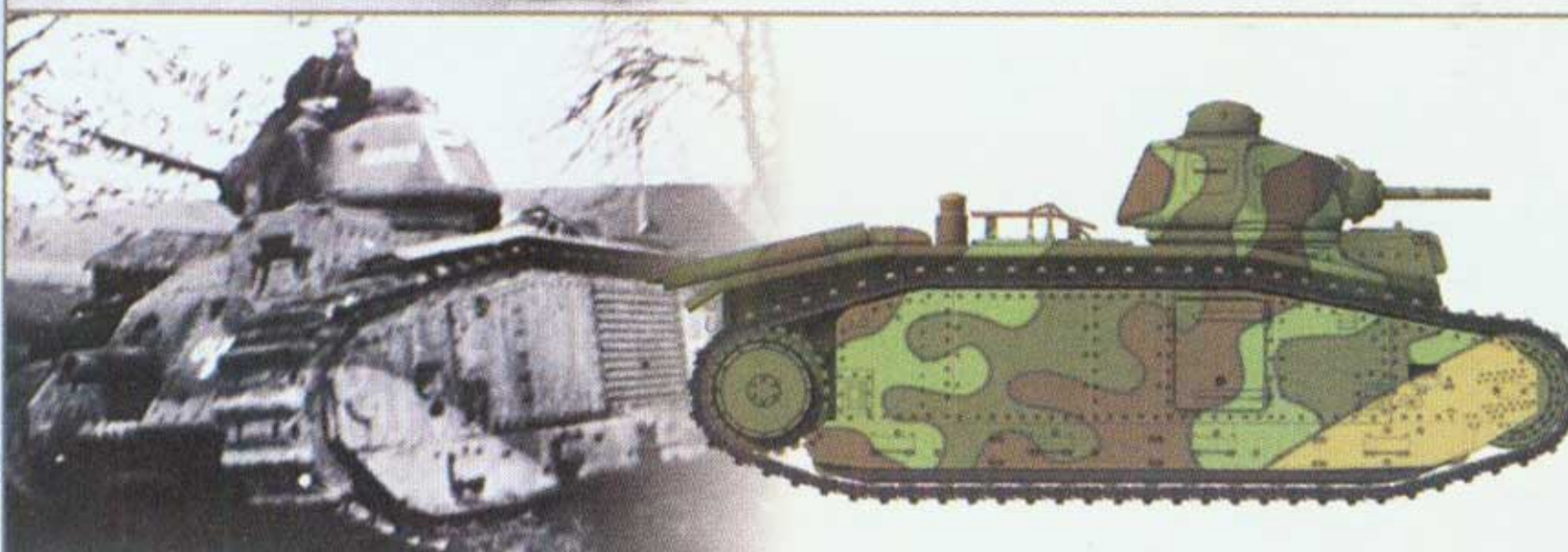
Pour finir, signalons un B1 du 47^e BCC photographié à Aubigny-sur-Nère. Il présente une variante de camouflage rappelant vaguement le schéma « Algues ». Sa peinture de caisse figure des feuilles claires fortement lobées jetées sur un fond foncé. Comme quoi !

CAS PARTICULIERS



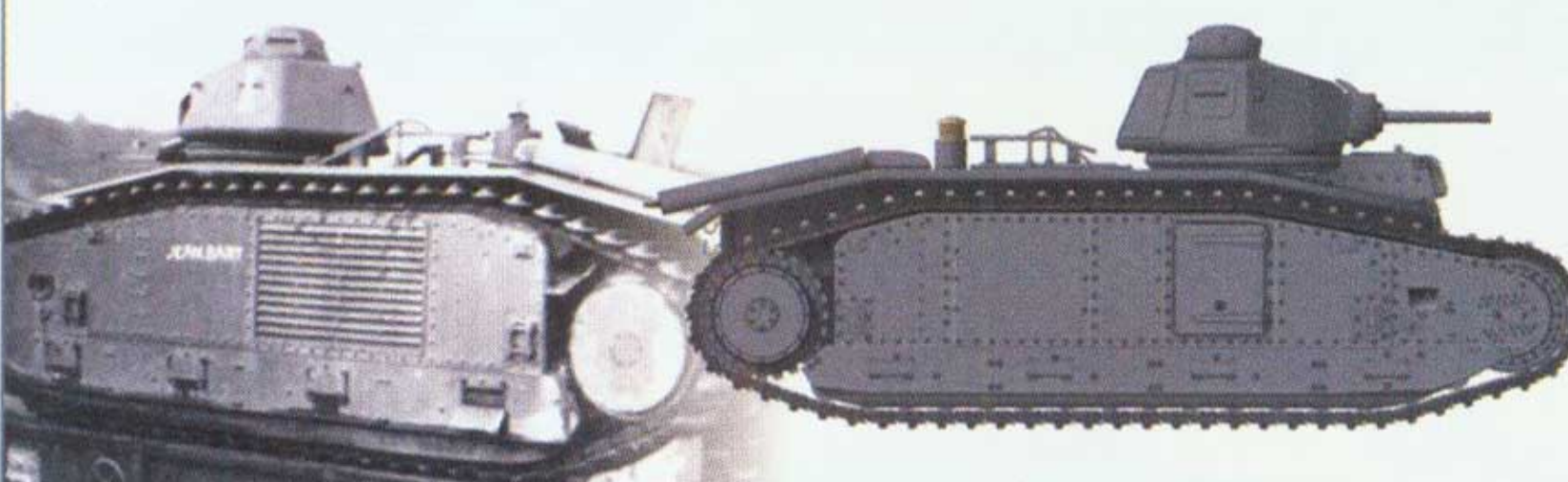
Camouflage expérimental par flochage.
Décembre 1939.

251 Fantasque



Camouflage 3 tons en taches.
Vert foncé, vert roseau, brun.
Zone claire (ocre ?) sur la partie basse avant de la caisse.

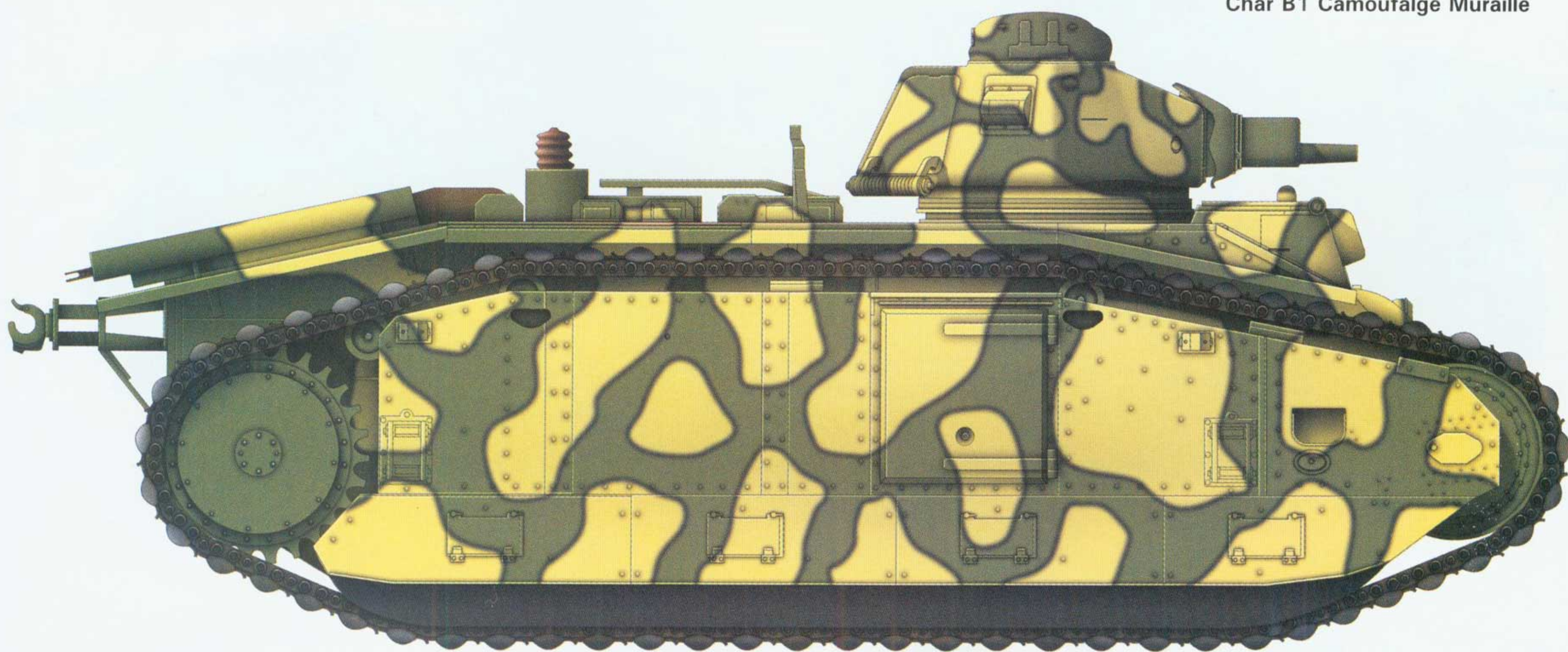
334 Ourcq



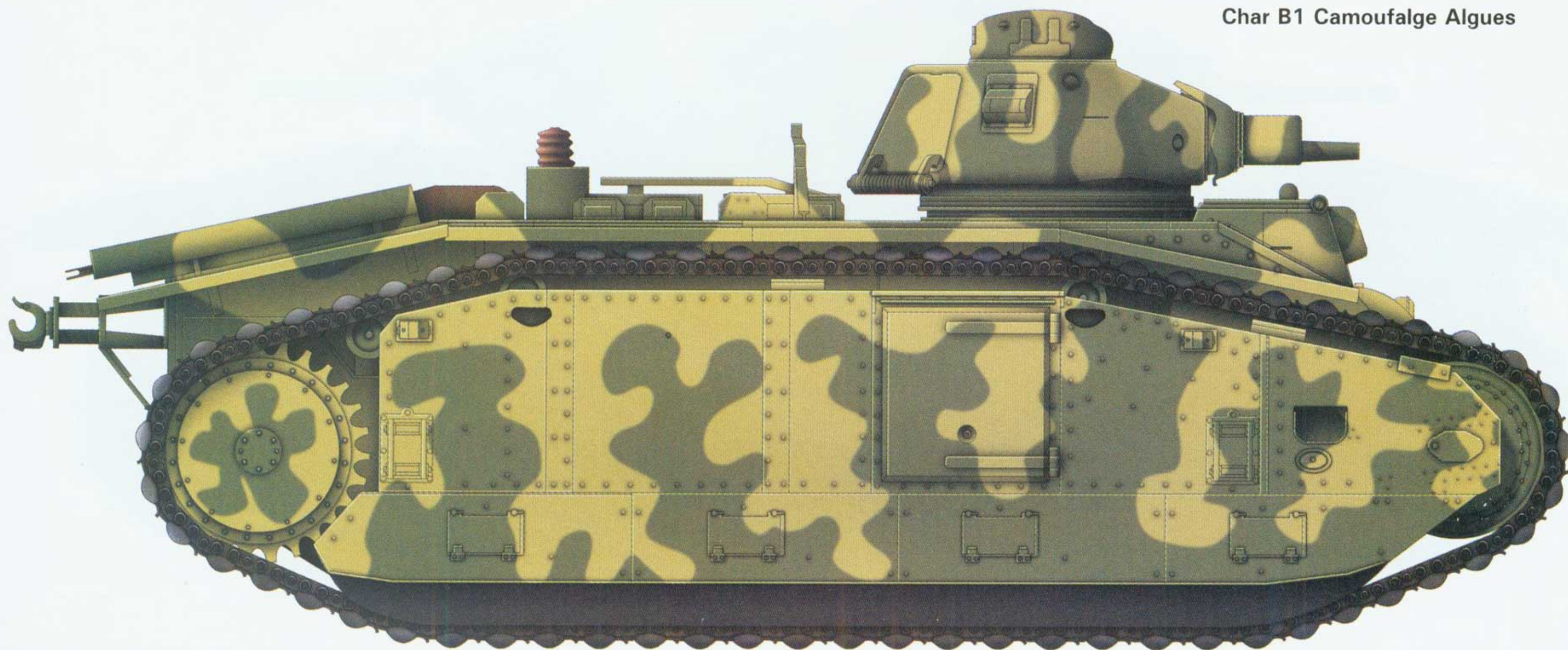
Camouflage gris uni.
Semble être spécifique au 28^e BCCr.

492 Jean Bart

Char B1 Camoufalge Muraille

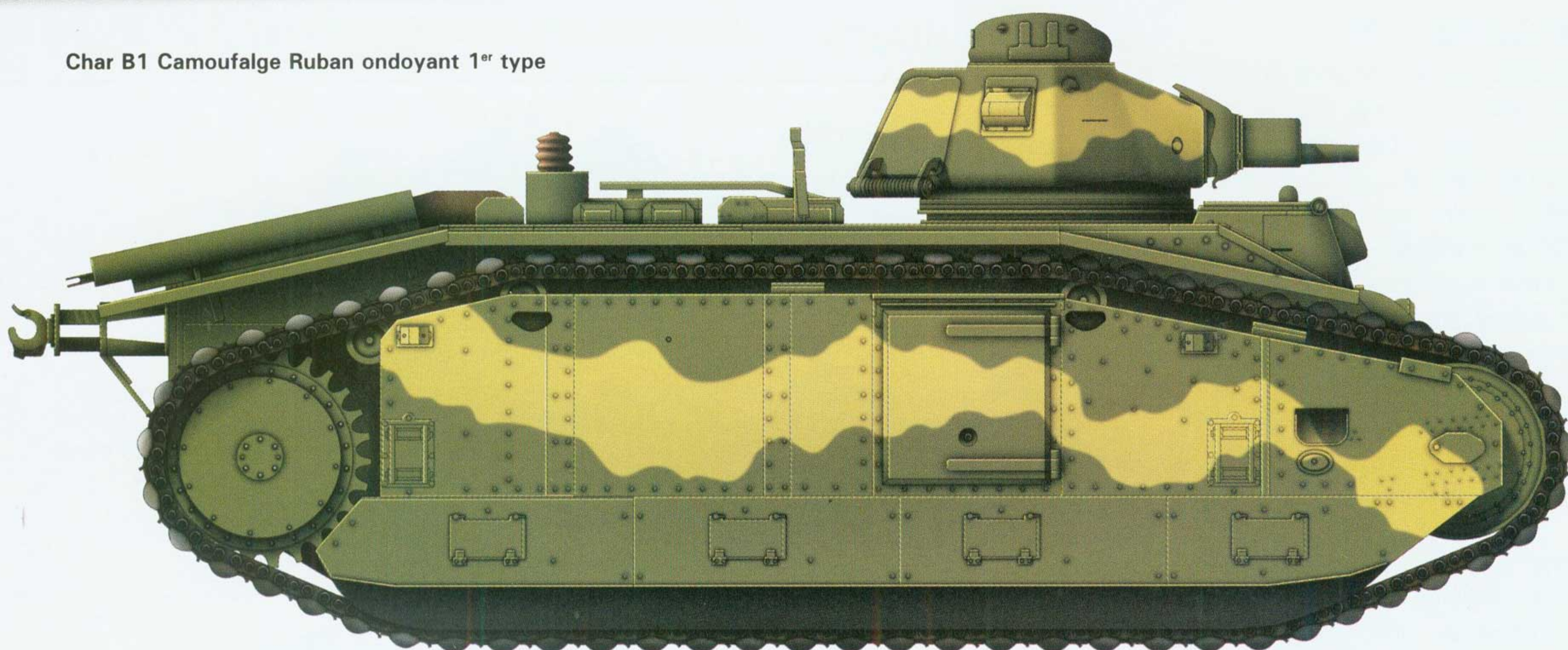


Char B1 Camoufalge Algues

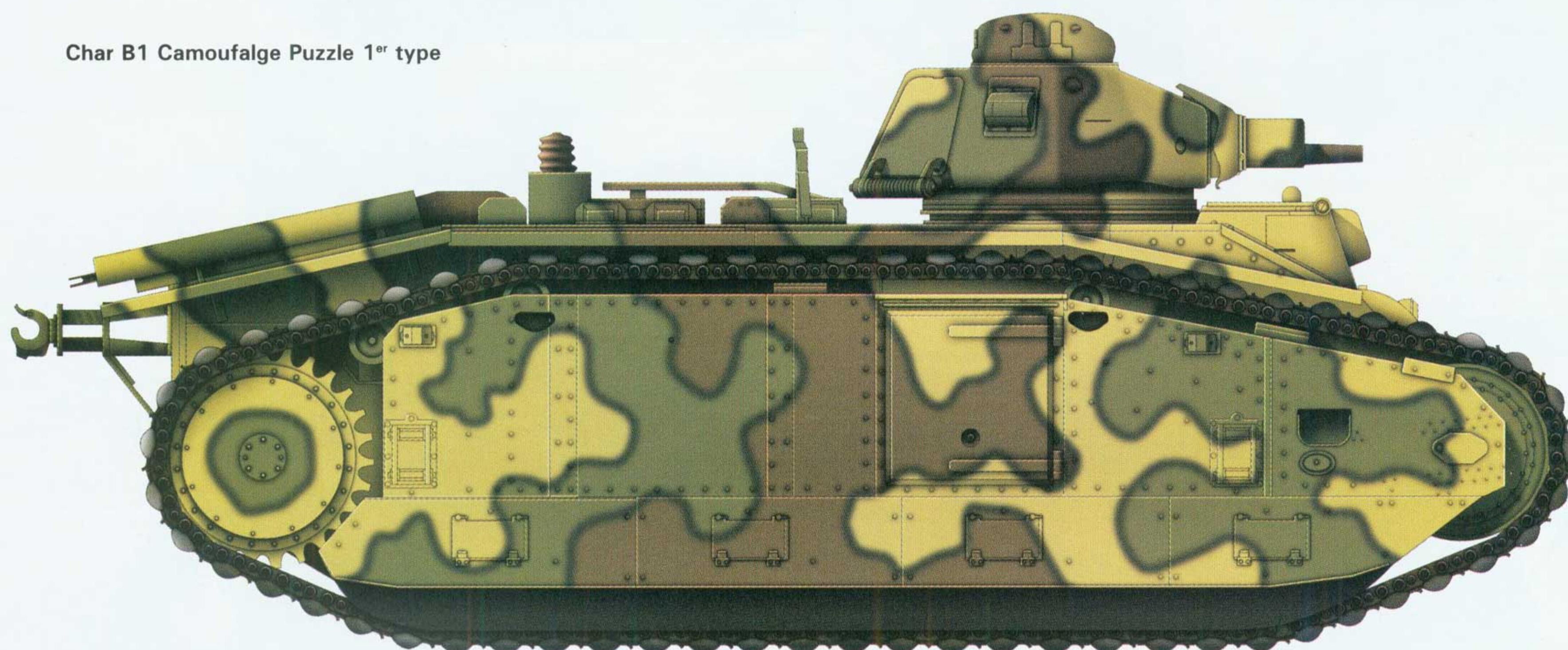




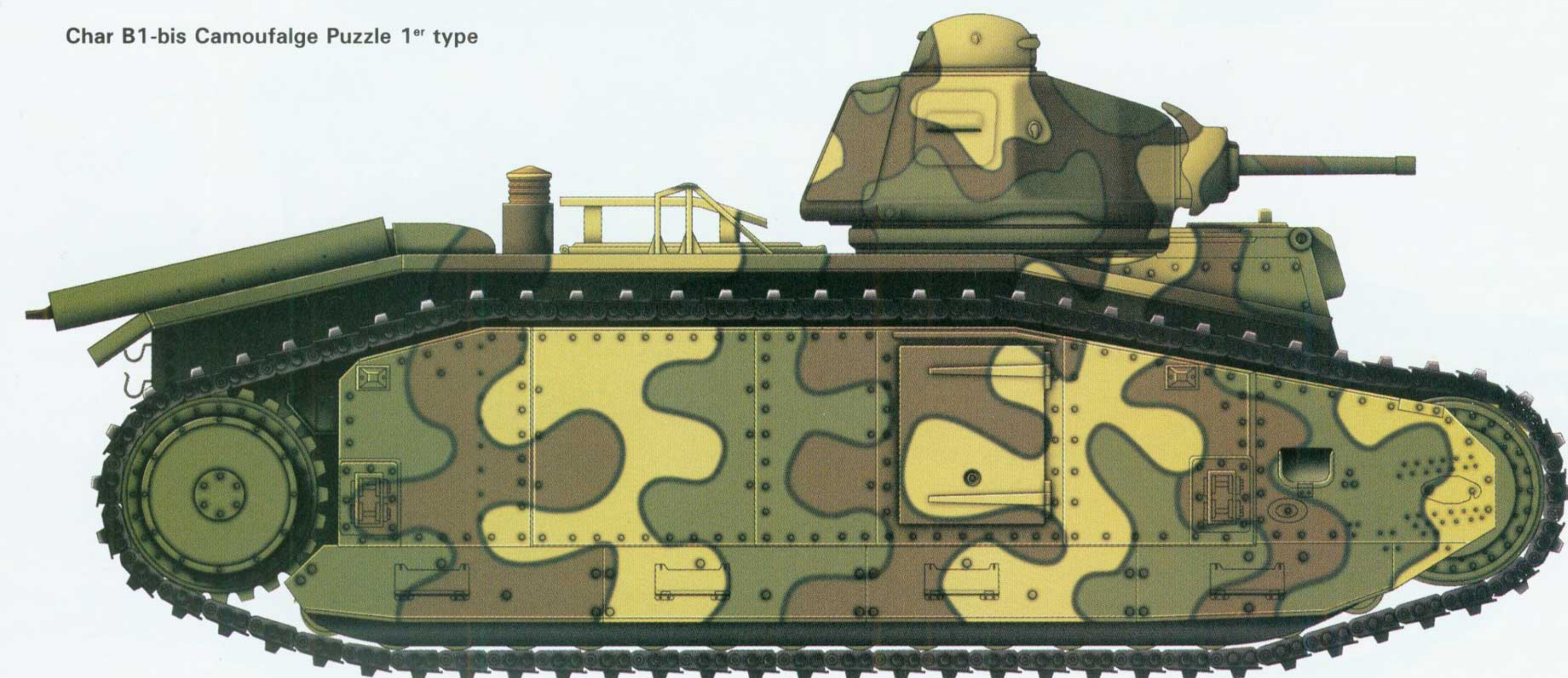
Char B1 Camoufage Ruban ondoyant 1^{er} type



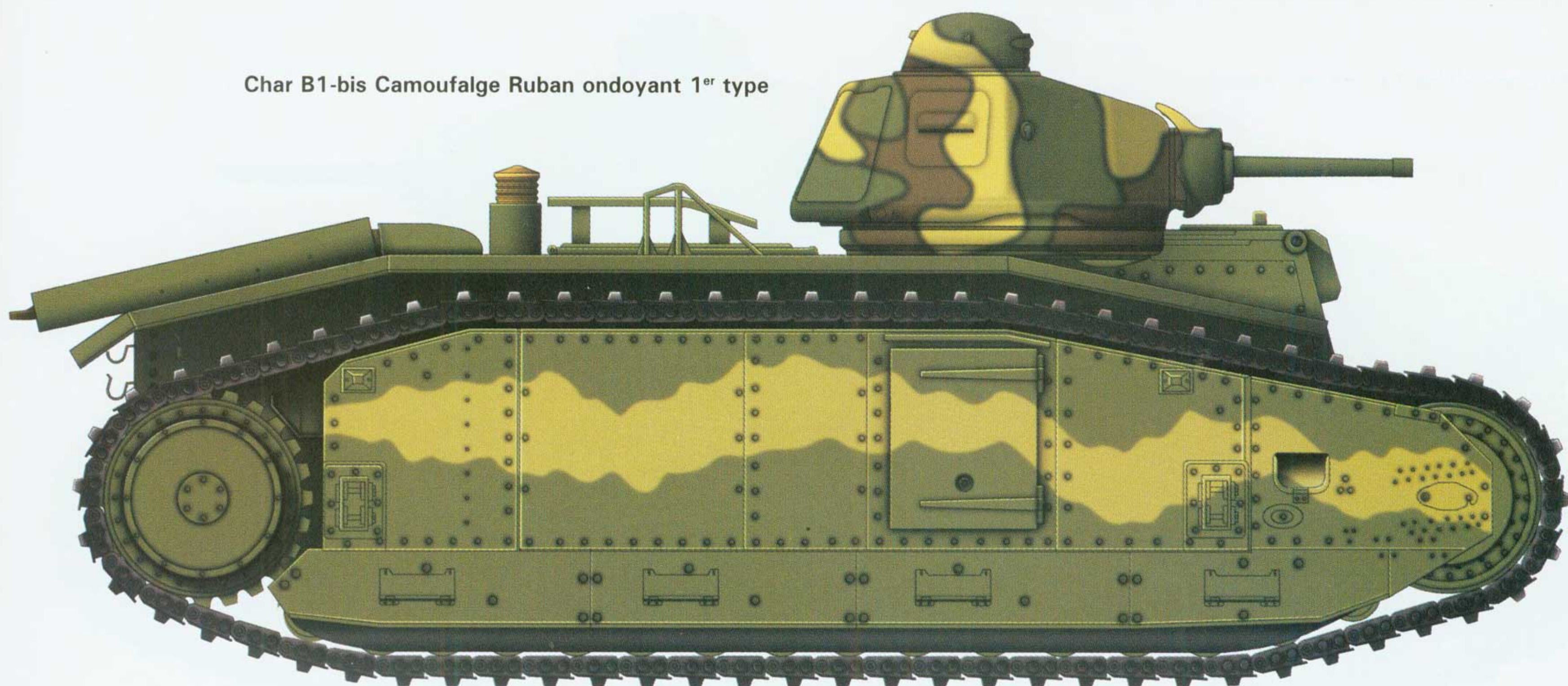
Char B1 Camoufage Puzzle 1^{er} type



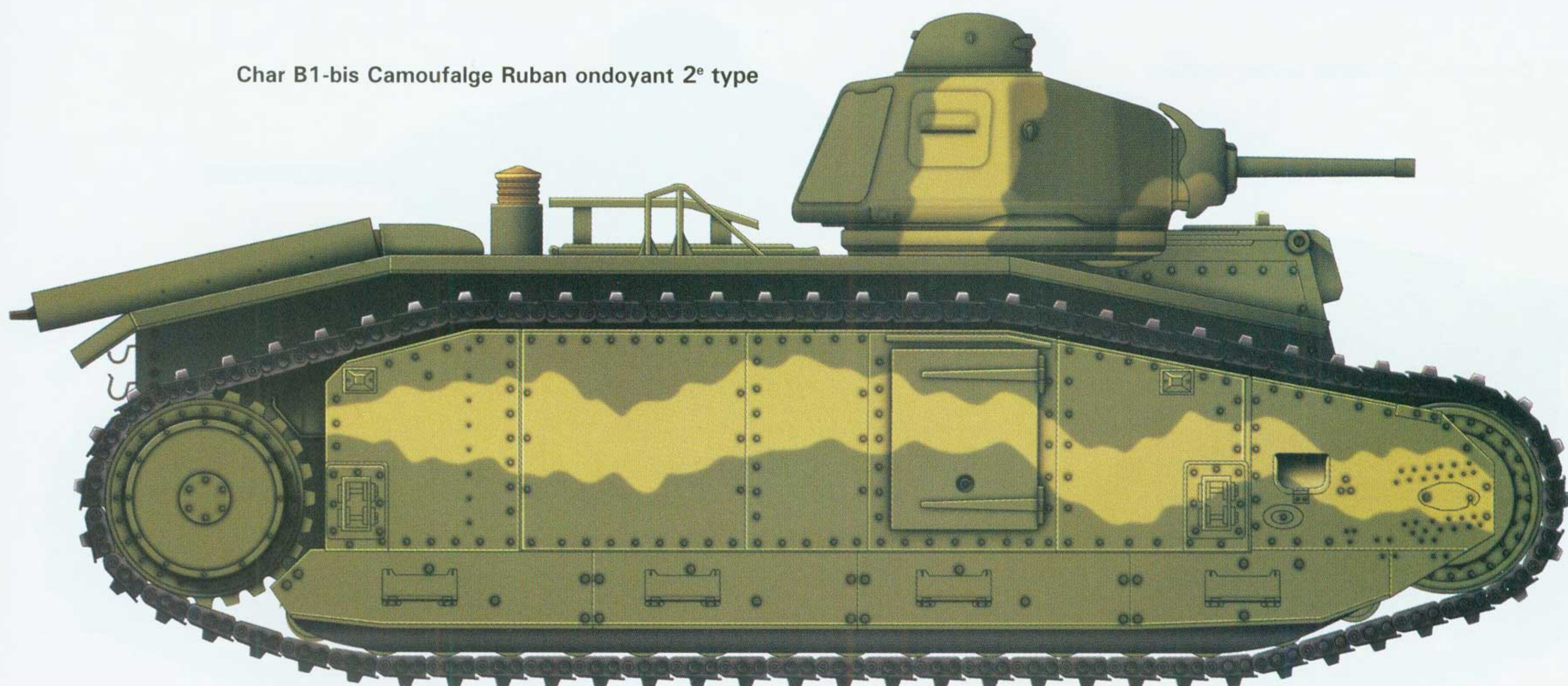
Char B1-bis Camoufage Puzzle 1^{er} type



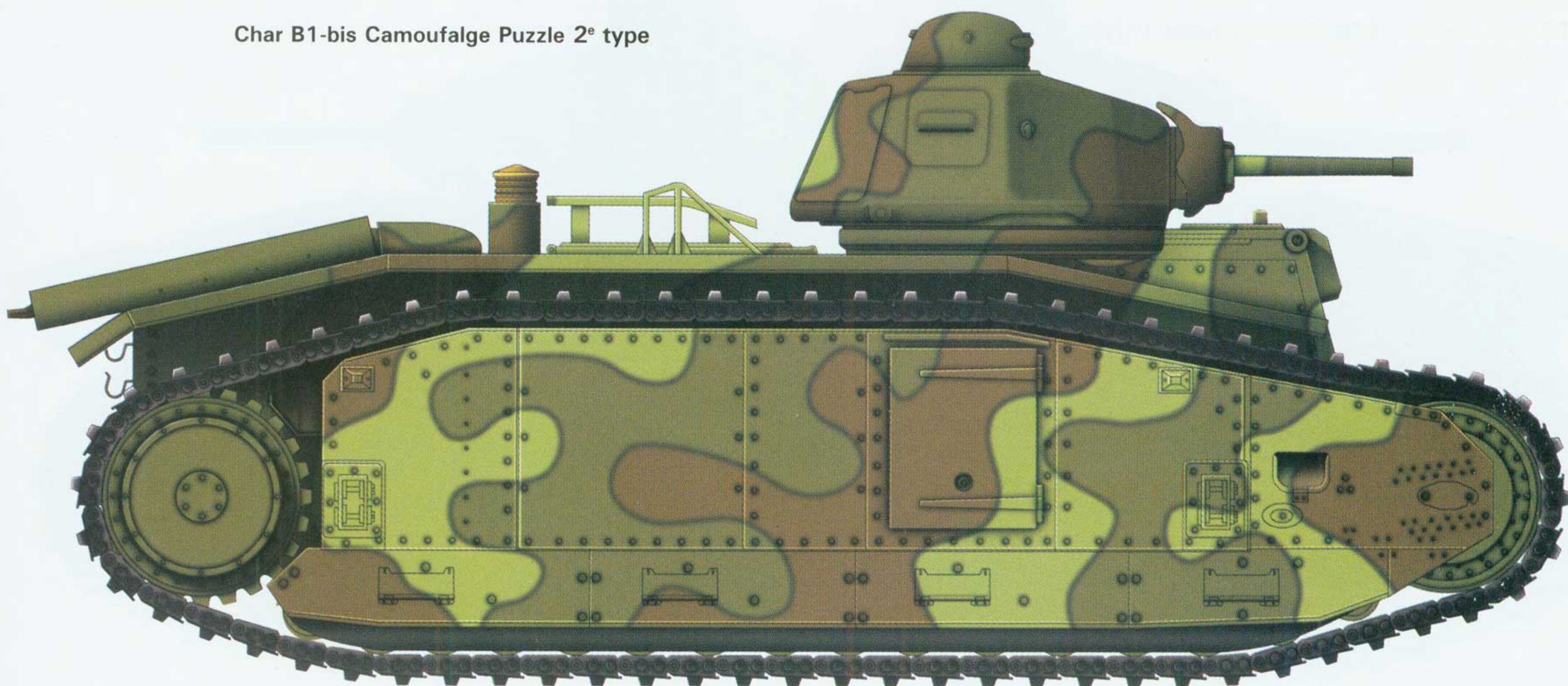
Char B1-bis Camoufadge Ruban ondoyant 1^{er} type



Char B1-bis Camoufadge Ruban ondoyant 2^e type

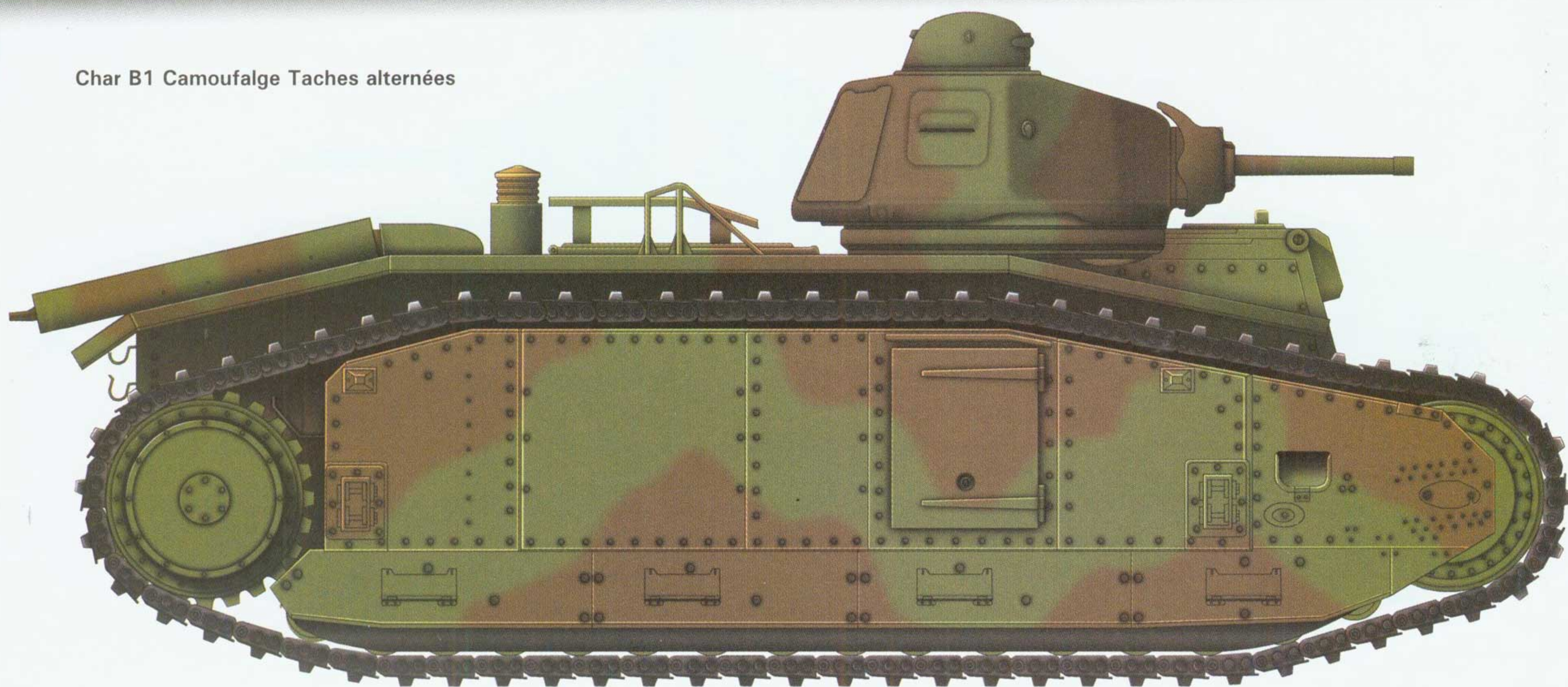


Char B1-bis Camoufadge Puzzle 2^e type

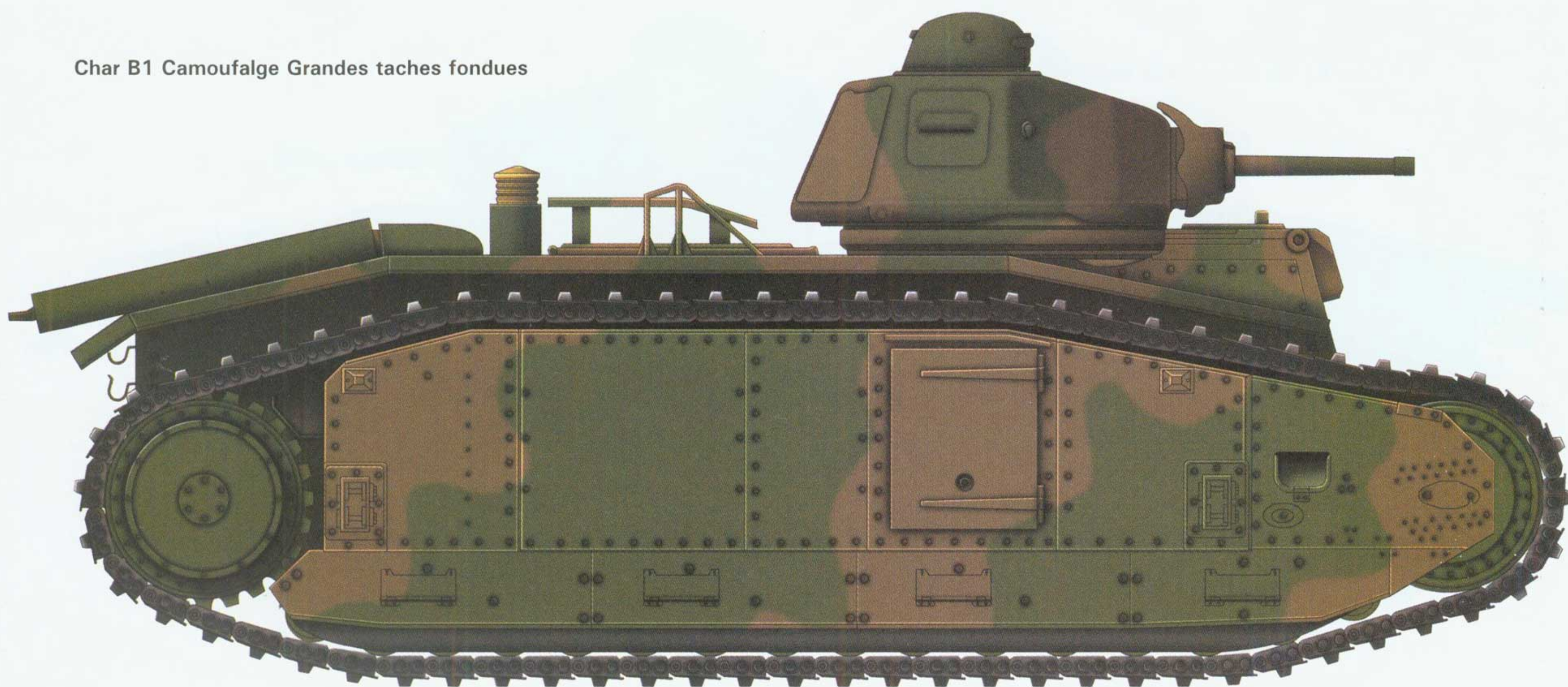




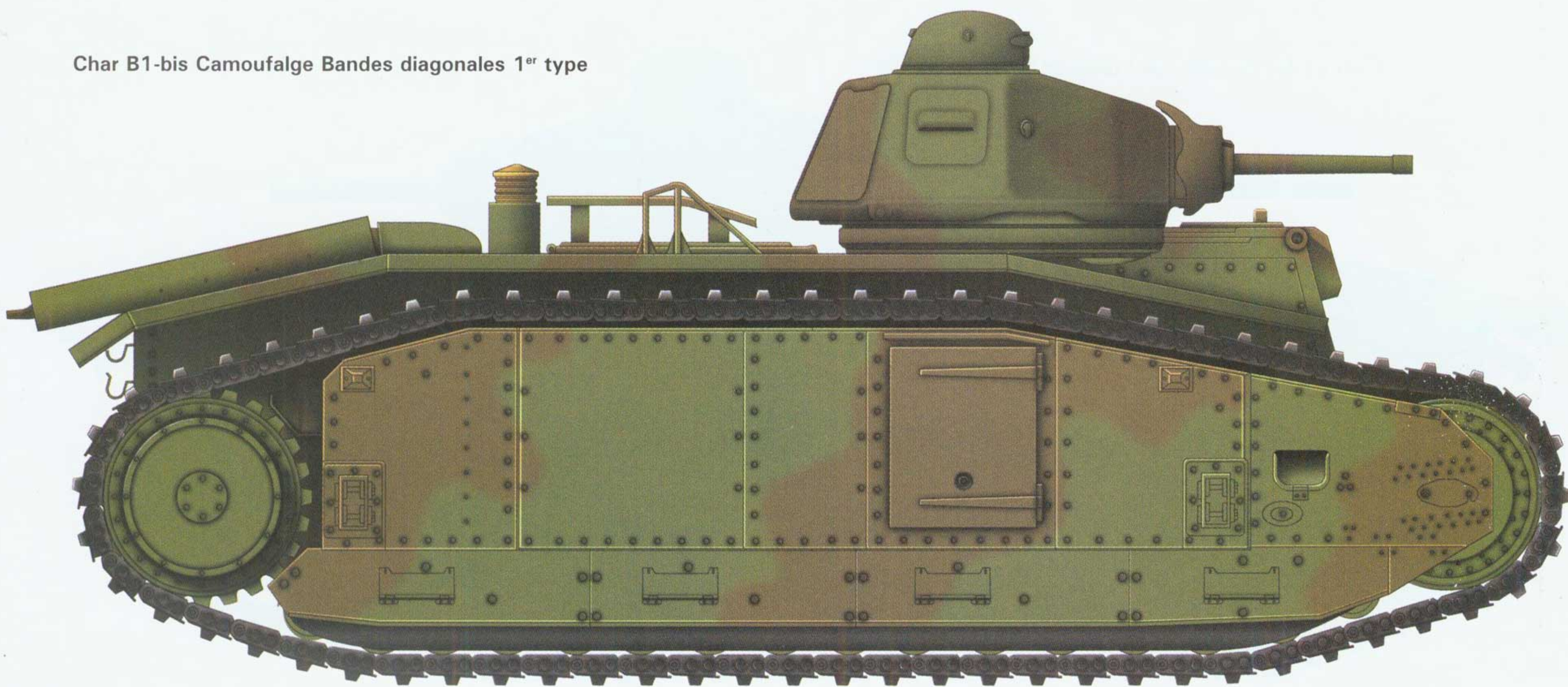
Char B1 Camoufalge Taches alternées



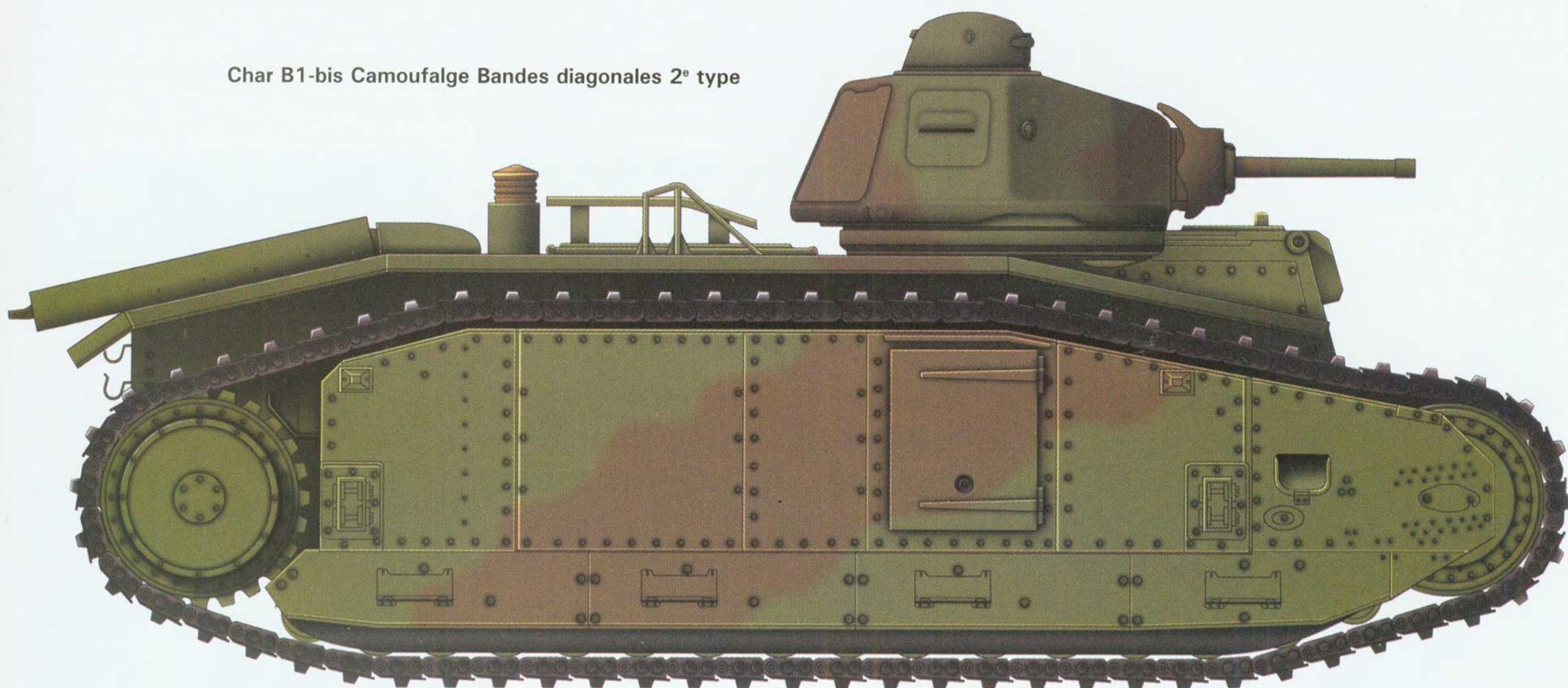
Char B1 Camoufalge Grandes taches fondues



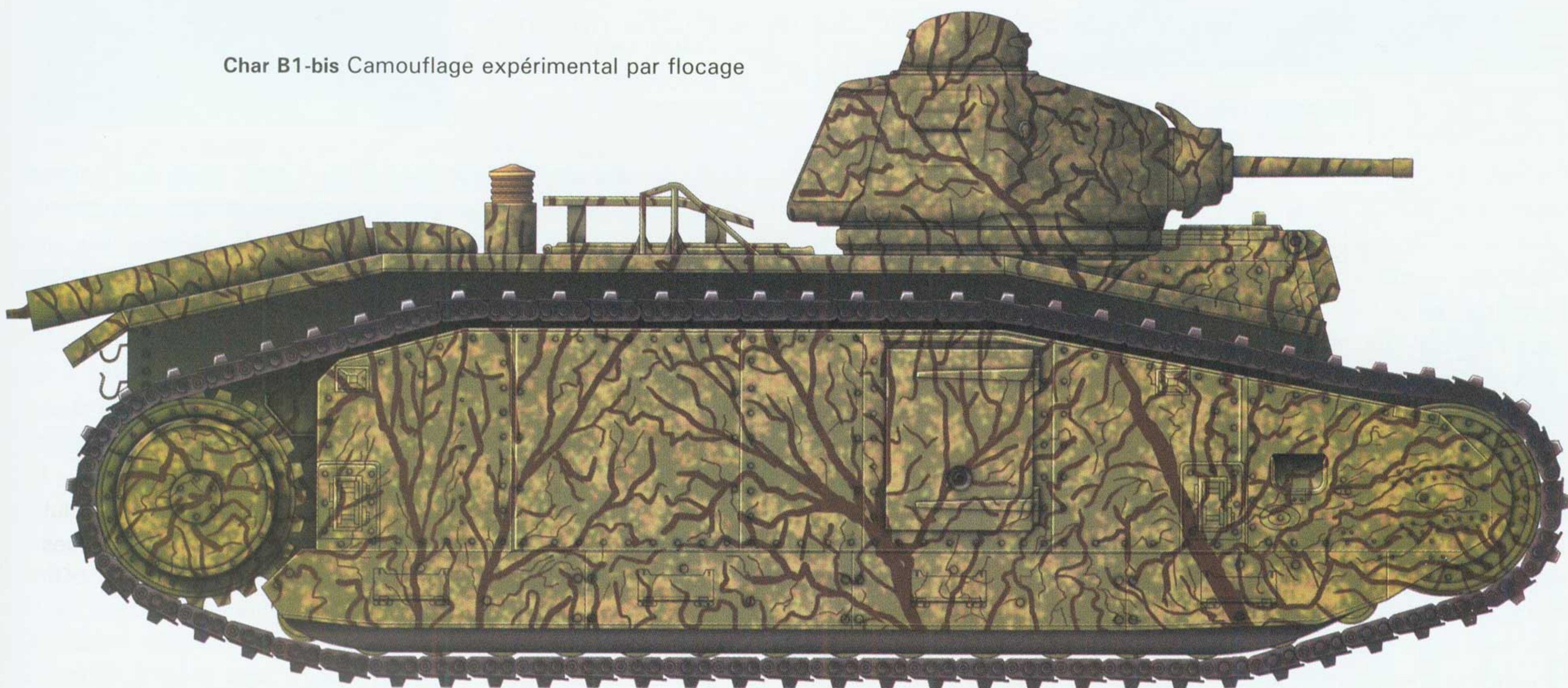
Char B1-bis Camoufalge Bandes diagonales 1^{er} type



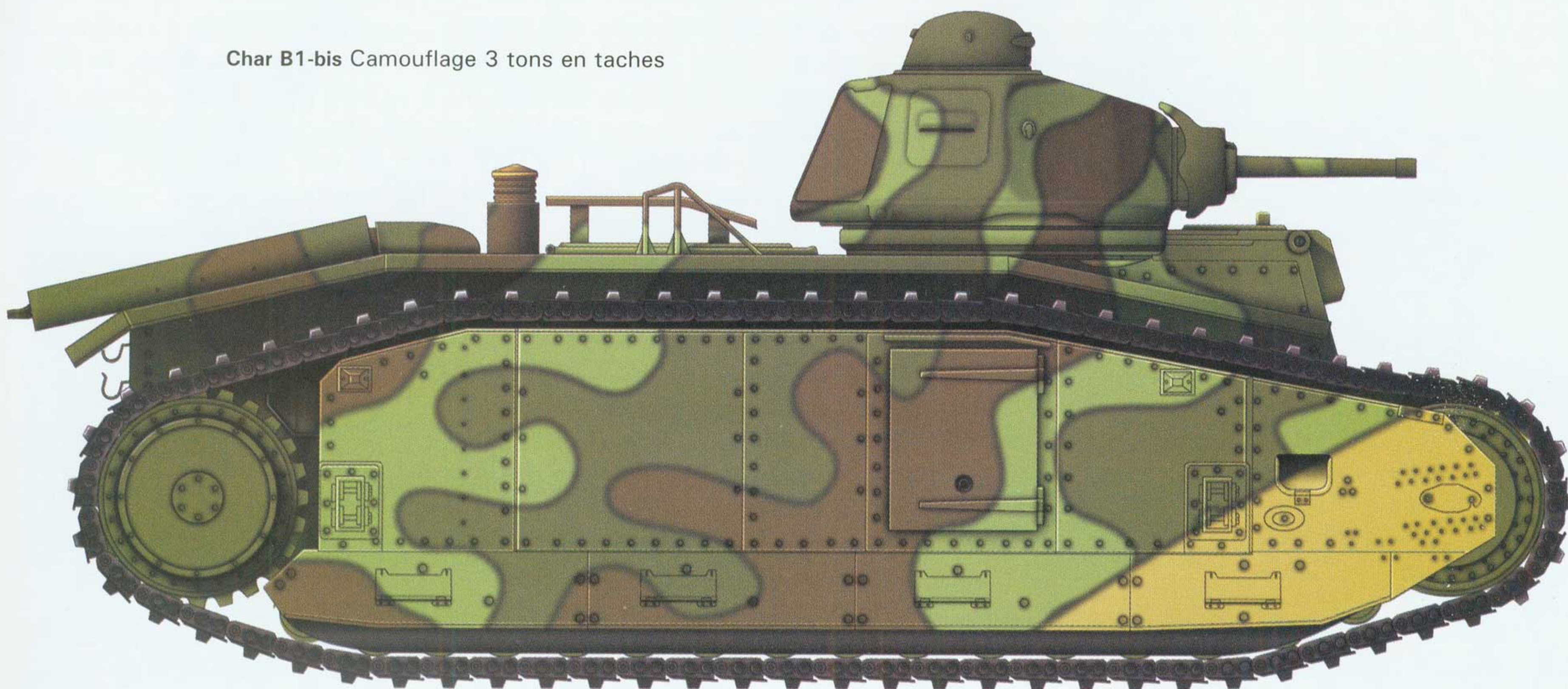
Char B1-bis Camoufage Bandes diagonales 2^e type



Char B1-bis Camouflage expérimental par flocage

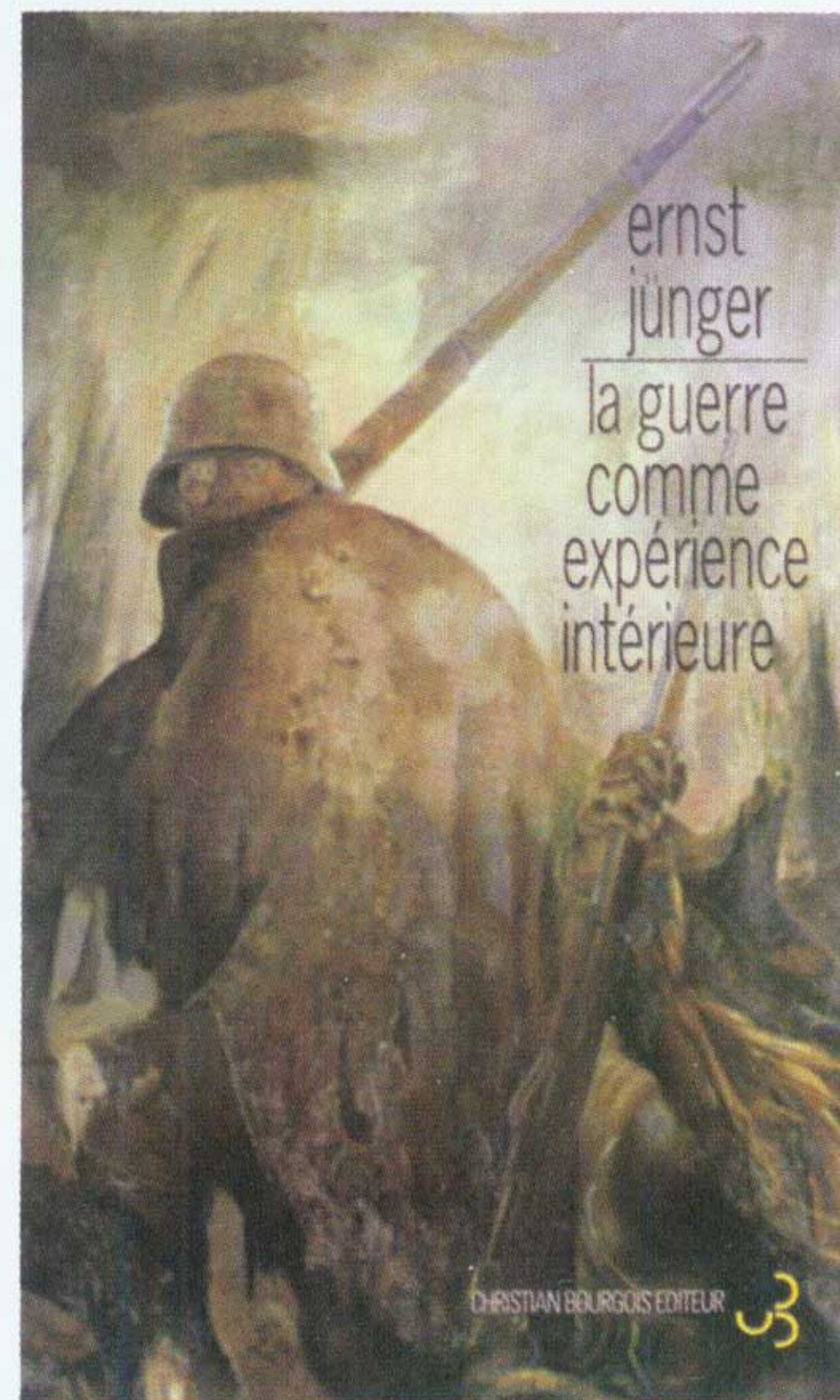


Char B1-bis Camouflage 3 tons en taches



« La Guerre comme expérience intérieure »

L'ouvrage dont il est question dans le cadre de cette fiche de lecture est peut-être celui qui me tient le plus à cœur. Je l'ai découvert par hasard et le choc émotionnel ressenti à sa lecture m'a laissé un souvenir inqualifiable. Certes, allez-vous me dire, encore un livre un tantinet « décalé » par rapport à la thématique de la guerre blindée et motorisée du XX^e siècle ! Et pourtant... Ce livre s'avère fondamental pour comprendre ce qui se passait dans la tête de ces hommes qui eurent à affronter l'adversité sur les champs de batailles de la guerre moderne, qu'ils soient dans un trou d'homme, dans une tranchée ou encore derrière un blindage toujours trop mince...



Il s'agit d'un petit texte totalisant 133 pages, écrit par un ancien combattant allemand de la Der des Ders, Ernst Jünger. Cet auteur est surtout célèbre pour ses écrits de guerre, dont l'incontournable « Orages d'acier » ainsi que pour ses travaux littéraires et universitaires tels que « les Abeilles de Verre », « le traité du Rebelle », etc. Il fut un combattant courageux, un *Leutnant* des *Stosstruppen* sur le front de l'ouest et aussi le plus jeune récipiendaire de la fameuse et rarissime « Croix pour Le Mérite », la « *Blau Max* », plus haute distinction allemande de l'époque. De prime abord, le titre du livre peut paraître énigmatique « la Guerre comme expérience intérieure » ; traduction contestable du titre original en Allemand « *Der Kampf als inneres Erlebnis* ». Pourtant, cet ouvrage présente à l'état brut un matériel indispensable pour comprendre l'allant et le courage de la jeunesse européenne se jetant dans une guerre totale, tels ces Écossais chargeant bravement à la poursuite d'un ballon de football face aux tranchées allemandes de la Somme. Sa lecture est nécessaire pour réaliser ce qui sous-tend le courage irrationnel des soldats français perdus sur l'Aisne ou l'Ailette en 1940, ou des *Panzer-Grenadiere* en 1944, face à des opérations dont l'issue ne faisait plus aucun doute et qui, pourtant, n'hésitèrent jamais à se jeter dans la furie des combats à corps perdu.

Fiévreusement, l'homme jette sur le papier l'ensemble de ses pensées, de ses émotions et de ses réflexions de combattant et cela quelques années seulement après la fin du conflit. Ernst Jünger part

du constat contradictoire et surprenant que les années passées sur le front furent certes les plus terribles mais aussi les plus belles de son existence ; rappelons qu'il écrit ce livre en 1921, alors que son pays est en pleine décomposition économique et sociale. Il recherche donc dans ses souvenirs les raisons de ces sentiments opposés. Et à cette occasion, il livre au lecteur des éléments importants pour la compréhension plus globale de ce qui a fait des hommes ordinaires et anonymes jetés dans ces batailles des héros d'un nouveau type. Il nous permet également d'aborder une question qui mobilise encore aujourd'hui un grand nombre de chercheurs, et déclenche des débats sans fin : Comment ont-ils fait pour tenir pendant quatre ans dans ces conditions ? Une partie de la réponse est dans cet ouvrage qui énonce également un certain nombre de vérités dérangeantes dont la plus gênante est que la guerre fait partie intégrante de la nature humaine.

L'éloge sulfureux des soldats casqués « *dont le pas de charge disperse au vent comme des feuilles d'automne toutes les valeurs de ce monde* » est d'autant plus notable qu'elle émane d'un homme dont les prises de position antinazies et pacifistes dès la fin des années vingt sont incontestables. Il ne s'agit pas ici de faire l'éloge d'un manifeste magnifiant la guerre mais de signaler l'existence d'un écrit rare ouvrant véritablement à ses lecteurs l'accès au plus profond de l'inconscient d'un héros au cœur même de ses plus terribles combats. Ce texte est bien plus fin que ce qu'il n'y paraît et il livre des informations d'une

valeur sans mesure pour ceux qui, comme la majorité de nos lecteurs, ont eu la chance de ne jamais connaître la guerre.

Cet ouvrage reste cependant d'un abord ardu et n'est manifestement pas à mettre entre toutes les mains : il s'agit d'une véritable « auto-analyse » par l'écriture. À ce titre, il se présente sous la forme de chapitres courts dont les titres se limitent à des mots clés éloquents : Sang – Horreur – La tranchée – Éros – Pacifisme – Bravoure – Lansquenets – Contraste – Feu – Entre Soi – Angoisse – De l'ennemi – Veillée d'armes (21 mars 1918). Rien ne nous est caché, ni épargné de l'horreur, de la peur viscérale, des crises de nerfs, des heures d'attente glaciales et angoissantes, de la vie au milieu des cadavres putréfiés, du décalage avec l'arrière... Les quelques mots évoquant ces moments où la volonté se brise, laissant l'homme au-delà de la peur, comme une coquille vide, me font encore aujourd'hui froid dans le dos. Aucun ordre, aucun sermon patriotique, ni aucune menace ne le fera alors bouger. Or, cette crise aigue de la personnalité qui guette chacun des soldats jetés sous les bombardements fut un enjeu permanent pour le jeune officier qui se devait à la fois de se tenir pour lui-même mais aussi pour donner l'exemple et pouvoir entraîner son escouade dans les pires déluges d'obus et de « marmites ». C'est sous le regard perçant et impitoyable de ses hommes que le jeune lieutenant doit vaincre ses pulsions. Ainsi, au détour des descriptions de ses sentiments et de ses pensées, Ernst Junger nous livre quelques clés sur les éléments et les réflexes pour

ne pas craquer. Et il nous décrit ainsi cette lutte intérieure permanente entre la nécessité de tenir son rang en première ligne et les tentations de l'instinct de survie ou de la folie pure qui guette tout homme conscient, perdu au milieu des explosions, blotti au fond de son trou boueux tandis que la terre tremble autour et que chaque seconde paraît une éternité.

Les mots qu'il emploie alors ne me paraissent pas inutiles à tous ceux qui ont eu la chance de ne pas avoir à être confrontés à de tels événements et qui, dans la douce quiétude de leur vie pacifique et sécurisée, cherchent à comprendre comment la nature humaine a pu amener et survivre à ces guerres totales du siècle passé. Et les qualités d'écriture de Junger donnent à ses mots, emplis de fièvre, une valeur universelle qui dépasse le contexte du chef de section Hambourgeois de 1917.

Il convient de préciser que, de par sa brutalité et sa profondeur, cet ouvrage n'est que rarement appréhendé à sa juste valeur. En effet, certains n'y voient qu'un manifeste faisant l'éloge d'un culte de la virilité, d'un sacrifice inutile et vaniteux préfigurant les ordalies et les pendaisons sommaires d'avril 1945 à Berlin. D'autres ne comprennent pas l'intérêt d'un ouvrage sans récit, sans faits précis, ni lien direct avec telle ou telle opération militaire. Nous retiendrons pour

notre part que cet ouvrage paru en 1922 dans les remous des débuts de la République de Weimar, fut immédiatement salué par quelques esprits lucides avant d'être fort logiquement et injustement oublié.

Le sujet de ce livre étant lié aux hommes qui ont combattu, quels que soient leurs armes ou leur drapeau, il apportera, aussi bien à ceux qui ont vécu cette émotion extrême d'être confronté au feu qu'aux simples passionnés d'uniformes, d'histoire militaire ou de maquettes, quelque chose que les documentations techniques et historiques ne traitent que rarement : les pensées, les sentiments de ces hommes qui furent confrontés à une nouvelle forme de guerre. Une fois encore, ce livre n'est pas facile. Il emporte le lecteur sur un chemin périlleux pour ses valeurs mais, sur ce chemin, il croisera le jeune officier saint-cyrien jurant un soir d'août 1914 de charger avec gants blancs et casoar, le simple *Landser* se tenant seul dans son trou d'homme face au déferlement matériel de l'ennemi, dans les plaines Ukrainiennes ou le bocage normand, le jeune volontaire sautant sur Dien Bien Phu alors que tout est perdu... Et au bout de ce chemin, une vérité irrésistible et irréfragable apparaît au lecteur : tant qu'il y aura des hommes, il y aura des guerres. On peut le déplorer, s'en féliciter, le pire étant de ne pas s'y préparer ! ■



Éditeur : Christian Bourgois, 14 octobre 1997.
Traduit de l'Allemand par F. Poncet et H. Plard
Broché, 164 pages
ISBN-10: 2267014300
ISBN-13: 978-2267014303





HEINZ LAMMERDING : KOMMANDEUR DE LA « DAS REICH »

BIOGRAPHIE



Normandie, juin 1944. Réunion d'état-major des officiers de la « Das Reich » engagée au combat depuis quelques jours.
DR



HEINZ LAMMERDING

KOMMANDEUR DE LA « DAS REICH »

PAR YANNIS KADARI

Fils de l'architecte Heinrich Lammerding et d'une mère au foyer, Heinz naît le 27 août 1905 à Dortmund. Son *Abitur* en poche [équivalent allemand du baccalauréat – NdlA], le jeune homme entame des études à l'université de Munich afin de devenir ingénieur en génie civil. Élève moyen, il met un terme à son cursus en 1928, année du décès paternel qui le prive brutalement de ressources financières. Dans les deux ans qui suivent, il travaille au département de la voirie de Dortmund comme simple ouvrier puis chef d'équipe avant de reprendre la direction des amphithéâtres et de



◀ Heinz Lammerding photographié au milieu des années 30, époque à laquelle il sert au sein du *SS-Pionier-Sturmabteilung* de la *SS-Verfügungstruppe*, comme en témoigne la patte de col droite de son uniforme.

finallement décrocher son diplôme en novembre 1932. Entre-temps, il s'est aussi porté volontaire pour les Sections d'Assaut et a rejoint le parti hitlérien en novembre 1931. Après une « carrière » de quatre mois dans une firme industrielle privée, Heinz Lammerding retrouve sa ville natale de Dortmund où il s'établit comme ingénieur. Lassé par ses dossiers et sa vie paisible de fonctionnaire, en 1933, Lammerding prend la décision de s'engager dans les *Sturmabteilungen*. En octobre, il est versé dans le régiment des SA de Paderborn avant de rejoindre la *Junkerschule* de Klausdorf où il acquiert les bases du métier de militaire ; instruction et enseignement sont dispensés par des officiers de la *Reichswehr*.

▼ Des *Panzer-Grenadiere* de la 2. *SS-Panzerdivision* « Das Reich » appuyés par des *Panzer IV Ausf G* tardif ou bien *Ausf. H* progressent le long d'une route enneigée en Union Soviétique à l'hiver 1943-44. C'est à cette époque, le 28 décembre 1943, que Heinz Lammerding est nommé à la tête des restes de la division « Das Reich » alors baptisée « Kampfgruppe SS-Division Das Reich ». Coll. Kadari





HEINZ LAMMERDING : KOMMANDEUR DE LA « DAS REICH »

► 1944, Lammerding vient d'être promu *SS-Brigadeführer und Generalmajor des Waffen-SS*. Nous sommes le 20 avril 1944 et il vient d'être chargé par Berlin de reconstituer la « Das Reich » pour en faire de nouveau l'une des plus puissantes *Panzer-Divisionen* du III. Reich.
DR



Bien noté, il commande l'école du génie de Höxter pendant un petit mois avant de rejoindre le Haut-Commandement des SA et d'y devenir inspecteur. Ce nouvel emploi administratif n'emballe guère notre homme qui vient de se marier. Déçu par l'ambiance qui règne au sein des « chemises brunes », conscient du fossé qui est en train de se creuser entre les chefs des *Sturmabteilungen*, à commencer par Ernst Röhm, et le *Führer*, Heinz Lammerding postule pour entrer dans la *Allgemeine-SS*. Le 1^{er} avril 1935, il est versé dans la SS sous le matricule n° 247062 au sein du bataillon du génie d'assaut – *SS-Pionier-Sturmabteilung* – de la *SS-Verfügungstruppe*. Le 1^{er} mai de

la même année, un mois après son arrivée, il est promu au grade de *SS-Obersturmführer* et commande un groupe de combat. Il obtient de l'avancement en janvier 1937 et devient *SS-Hauptsturmführer*. Ambitieux et travailleur acharné, il suit des cours de doctrine militaire et perfectionne son savoir-faire à la *SS-Junkerschule* de Braunschweig.

Un mois après le déclenchement de la guerre, Lammerding est affecté à la toute nouvelle 3. *SS-Division* « Totenkopf » alors commandée par Theodor Eicke. Cette dernière est constituée de soldats ayant participé à la campagne de Pologne mais aussi des éléments de la *Totenkopfverbände* et des troupes de la *Allgemeine-SS*. Pour l'occasion, Lammerding est promu *SS-Sturmabteilungsführer* et prend la tête du bataillon du génie d'assaut de la division. C'est à ce poste qu'il participe à la campagne à l'ouest de mai et juin 1940. Dans un premier temps, la division est tenue en réserve d'armée en étant directement sous les ordres de l'*Oberkommando des Heeres*. Du 16 au 19 mai 1940, alors que l'Armée française est en train de s'effondrer, les hommes de la « Totenkopf » sont lancés dans l'action sous le commandement de la *Heeresgruppe B* de Fedor von Bock. Ils sécurisent notamment le secteur de le Cateau et Cambrai. C'est dans ce contexte que Lammerding et ses soldats stoppent *in extremis* une

attaque de blindés britanniques à Arras. C'est aussi à cette période que des éléments de la division se rendent tristement célèbres en massacrant des prisonniers anglais près du lieu-dit de Paradis (sic). Quelques temps plus tard, l'unité d'Eicke fait mouvement vers les côtes de la Manche avant de prendre position au sud de Dunkerque. Début juin 1940, les SS participent à la seconde partie de la campagne de France, l'opération « Rot ». Ils foncent vers le sud du pays, atteignant pratiquement la frontière espagnole au moment de l'armistice. Au cours de ces opérations, Lammerding reçoit les Croix de Fer de 1^{re} et de 2^e classes. De décembre 1940 à juin 1942, devenu *SS-Obersturmbannführer*, Lammerding est affecté à l'état-major divisionnaire, dirigeant pendant quelques semaines l'*Aufstellungsstab* de la « Totenkopf » ; peu souvent sur le terrain, il occupe des fonctions administratives peu valorisantes pour un militaire. Dès l'été 1941, la division est engagée sur l'Ostfront au sein de la 4. *Panzergruppe*, *Heeresgruppe Nord*. Lammerding et ses camarades se battent dans les états baltes avant de percer la ligne « Staline », opération durant laquelle notre homme se distingue tout particulièrement ; les SS finissent par atteindre les faubourgs de Leningrad qu'ils assiègent de juillet à août 1941, sans succès.



► Normandie, juin 1944. Réunion d'état-major des officiers de la « Das Reich ». Outre Lammerding, sont présents Kämpfe, Kommandeur du III. / « Der Führer », Ernst August Krag, « patron » de la *SS Panzer-Aufklärungs-Abteilung 2*, Albert Stückler et Dieter Kesten, officiers d'état-major, et enfin Otto Reimann chef de la *SS Flak-Artillerie-Abteilung 2*.
DR

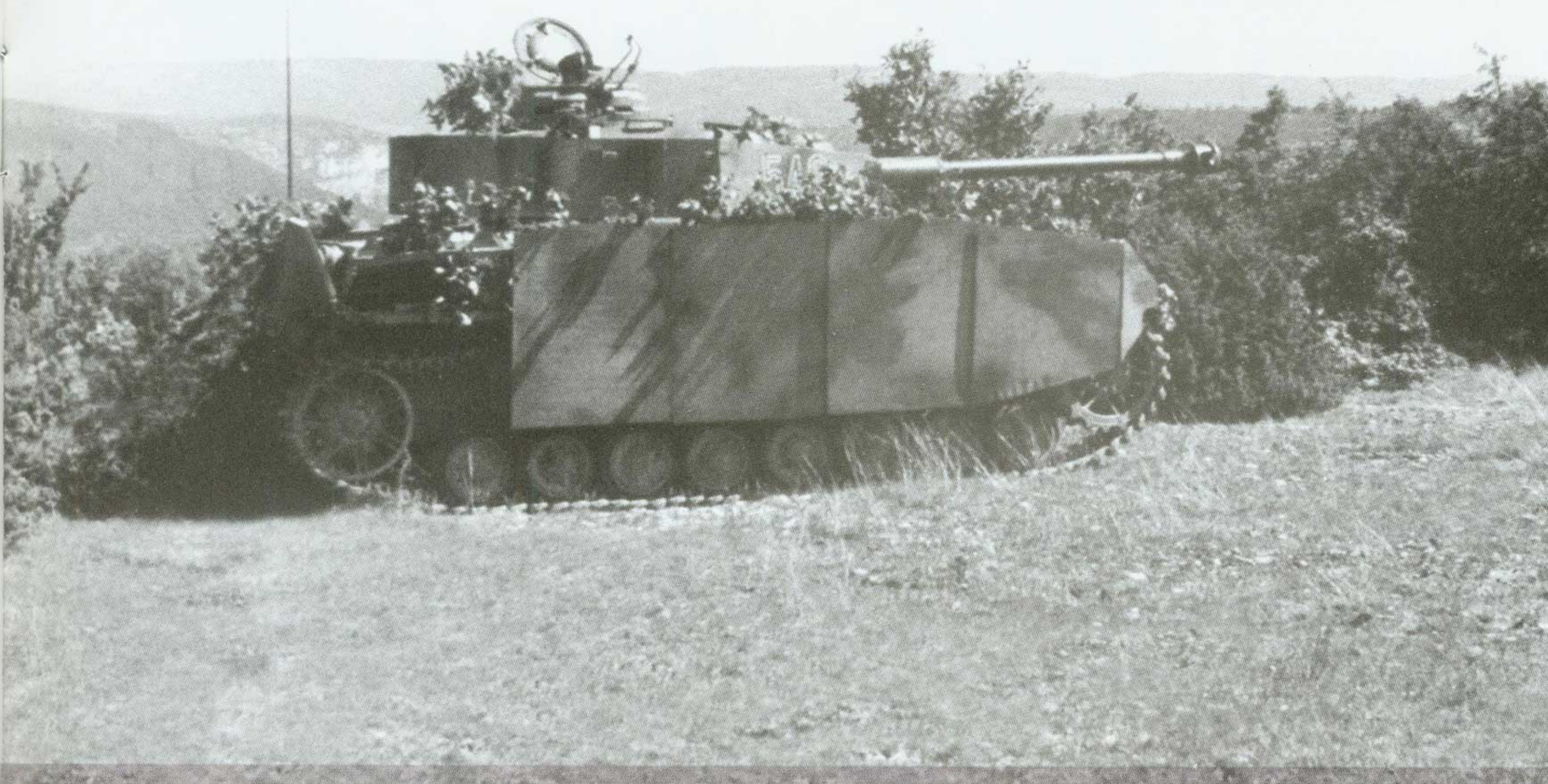
Pendant le terrible hiver 1941-42, les troupes de la « Totenkopf » sont encerclées dans la poche de Demiansk où elles subissent des pertes effroyables. La pression des contre-attaques russes est telle que la division est momentanément rebaptisée *Kampfgruppe* « Eicke ». La 3. SS-Division ne compte plus que quelques milliers d'hommes et ne tient que grâce au pont aérien mis en place par la *Luftwaffe*. Il faut attendre avril 1942 pour que les *Waffen-SS* parviennent à se replier et à rejoindre les lignes allemandes. Lammerding reçoit le badge commémoratif de la bataille de Demiansk ainsi que la médaille du front de l'est. Seul une « Kampfgruppe » poursuit la lutte en Union Soviétique tandis que le reste de la division est rapatrié en France pour y être reformé. Heinz Lammerding qui possède l'expérience des états-majors et des tâches administratives est alors chargé du recrutement des hommes nécessaires à la reconstitution de l'unité. En juillet 1942, la division absorbe le *SS Infanterie-Regiment* 9 « Thule » ainsi qu'un bataillon de motocyclistes SS et se voit affecter une *Panzer-Abteilung*. De par cet apport, la division d'infanterie motorisée qu'était la « Totenkopf » devient une puissante *SS-Panzer-Grenadier-Division*, à l'instar de la « Leibstandarte » et de la « Das Reich ». Pour sa part, Lammerding devient *Kommandeur* du *SS Infanterie-Regiment* « Thule » qu'il mènera au combat dans les steppes russes jusqu'en avril 1943. Les *Waffen-SS* opèrent alors dans le cadre du *SS-Panzerkorps* rattaché

à la 4. *Panzer-Armee*. Entre-temps, notre homme est nommé *SS-Standartenführer* le 30 janvier 1943 et décoré de la Croix allemande en or le 24 avril. Au mois de juin, il quitte la « Totenkopf » et part brièvement pour l'état-major du *SS-Panzerkorps*. En juillet, il sert comme officier d'état-major auprès du *SS-Obergruppenführer* Erich von dem Bach-Zelewski qui dirige une unité spéciale SS. Ces hommes, qui dépendent directement du *Reichsführung-SS* de Heinrich Himmler, sont chargés de conduire des opérations de lutte contre les partisans soviétiques. De part et d'autre, les actions sont particulièrement violentes et les prisonniers sont extrêmement rares... À son poste, Heinz Lammerding a pour mission de désigner les villages russes devant être détruits par représailles. Il participe ainsi indirectement à des exécutions d'otages voire des massacres. Promu *SS-Oberführer* le 9 décembre 1943, il prend le commandement de la *Kampfgruppe* « Gottberg » avec laquelle il affronte les T-34 près de Vitebsk. Le 28 décembre, il est nommé à la tête des restes de la division « Das Reich » alors baptisée « *Kampfgruppe SS-Division Das Reich* » ; un détail qui en dit long sur l'état de cette division cuirassée sans arrêt engagée au feu depuis un an... Il commande moins de 5 000 hommes en Union Soviétique tandis que la division est expédiée en France sous les ordres de Stadler afin d'y être reconstituée. La nomination de Lammerding comme *Kommandeur* de la « Das Reich » est un fait qui



sera abondamment commenté au sein du sérail des officiers supérieurs de la SS, d'aucuns y voyant plus une faveur de Himmler à l'égard de l'un de ses protégés qu'autre chose. En effet, si Lammerding est un excellent officier d'état-major, il ne semble pas avoir l'étoffe suffisante pour commander une grande unité. Cela n'empêche pas Berlin, le 1^{er} janvier 1944, de lui confier officiellement la 2. *SS-Panzer-Division*.

▲ 1944, Lammerding passe devant l'un des Panther de la « Das Reich ». L'homme arbore l'ensemble de ses décorations, dont le badge commémoratif de la poche de Demiansk au sein de laquelle il avait été encerclé par les Soviétiques à l'époque où il servait au sein de la *SS-Division* « Totenkopf ». DR



▲ Super vue d'un Panzer IV Ausf. H de la II. *Abteilung* du *SS Panzer-Regiment* 2 « Das Reich » à l'entraînement au printemps 1944, peu de temps avant le débarquement de Normandie. La plaque de blindage de latérale de caisse arrière (*Schürzen*) a été démontée (ou bien perdue ?) par l'équipage qui a aussi pris le soin de relever le garde-boue arrière. À noter avec quel soin le char a été camouflé à l'aide de branchages ainsi que la présence du dispositif du tourelleau permettant de monter une mitrailleuse en position antiaérienne. Coll. Kadari



▲ France, été 1944. Heinz Lammerding s'entretient avec le « patron » de la 1. Abteilung du SS Panzer-Regiment 2 « Das Reich », Ernst Tetsch. Ce dernier rejoindra ensuite la « Frundsberg » avec laquelle il gagnera sa Ritterkreuz.
DR

▼ Un Zug de Panzer IV Ausf. H du SS Panzer-Regiment 2 « Das Reich » à l'entraînement au printemps 1944. De toute évidence, les chars sont flambant neufs.
Coll. Kadari

Le 8 mars 1944, décoré de la Croix de Chevalier, il quitte l'Union Soviétique pour rejoindre le sud-ouest de la France, laissant sur place un petit groupe de combat aux ordres d'Otto Weidinger.

Promu *SS-Brigadeführer und Generalmajor des Waffen-SS* le 20 avril 1944, Heinz Lammerding est chargé de reconstituer la « *Das Reich* » pour en faire de nouveau l'une des plus puissantes *Panzer-Divisionen* du *III. Reich*. Néanmoins, la tâche s'avère vite délicate. Les soldats à l'instruc-

tion dans les alentours de Montauban sont principalement des appelés et non des volontaires pour les *Waffen-SS*. En outre, tous ne sont pas Allemands, loin de là. On y trouve par exemple un important contingent d'Alsaciens dont Lammerding se méfie. Et pour ne rien arranger, Berlin a affecté à la « *Das Reich* » de nombreux anciens prisonniers russes qui ont rejoint l'Allemagne dans sa lutte, les *Hiwis*, ces derniers préférant reprendre le combat sous l'uniforme *Feldgrau* plutôt que les camps de prisonniers.

À l'aube du 6 juin 1944, les Alliés débarquent sur les côtes normandes. Trois jours plus tard, la division blindée de Lammerding reçoit l'ordre de se porter au contact des troupes ennemies. Commence alors la remontée de la « *Das Reich* » vers le nord. Ce cheminement est régulièrement entravé par les résistants locaux qui attaquent les convois motorisés et des *SS* isolés. Ces opérations « terroristes », comme les baptisent alors les Allemands, donnent lieu à de violentes et sanglantes représailles, dont celles d'Oradour-sur-Glane et de Tulle. En Normandie, la 2. *SS-Panzer-Division* s'oppose avec détermination aux unités alliées aussi bien à Caen que dans la zone de Saint-Lô. Le 26 juillet 1944, Heinz Lammerding est blessé et doit être évacué ; il abandonne alors le commandement de la « *Das Reich* » au *Kommandeur* de son *Panzer-Regiment*, Tychsen. Il retrouvera son commandement en novembre 1944. Sous la direction de Josef « Sepp » Dietrich, il conduit la « *Das Reich* » dans l'offensive des Ardennes avant de la quitter définitivement le 20

janvier 1945. Notre homme est alors nommé auprès de Heinrich Himmler avec qui il entretient depuis plusieurs années une relation plus que cordiale. Lammerding devient chef d'état-major du *Reichsführer-SS* au sein de la *Heeresgruppe Weischel* engagée sur le front de l'est, en protection de Berlin et des frontières orientales du *Reich*. Prenant conscience de l'incapacité militaire du maître des *SS*, Lammerding fait tout ce qui est en son pouvoir pour que Himmler quitte le commandement du groupe d'armées. Ce comportement lui vaut d'être écarté en février et remplacé par le *Generalleutnant* Kinzel. Il part ensuite prendre en main la très récente mais très peu opérationnelle 38. *SS-Grenadier-Division* « *Nibelungen* », ce jusqu'en avril 1945. Il termine la guerre en cherchant à éviter de se faire capturer par les troupes soviétiques. Jugé par contumace pour le massacre d'Oradour-sur-Glane, il est condamné à mort par un tribunal français. L'Allemagne fédérale refusant de l'extrader vers la France, Lammerding décède le 13 janvier 1971 à Bad Tölz d'un cancer généralisé. ■



LIGNE DE FRONT N°3

1900-2000 : UN SIECLE DE GUERRE TERRESTRE : ANALYSE, DOCUMENTS ET TEMOIGNAGES



N°3
ACTUELLEMENT
EN KOSOVE

QUI ÉTAIENT-ILS ? L'HISTOIRE DES WAFFEN-SS

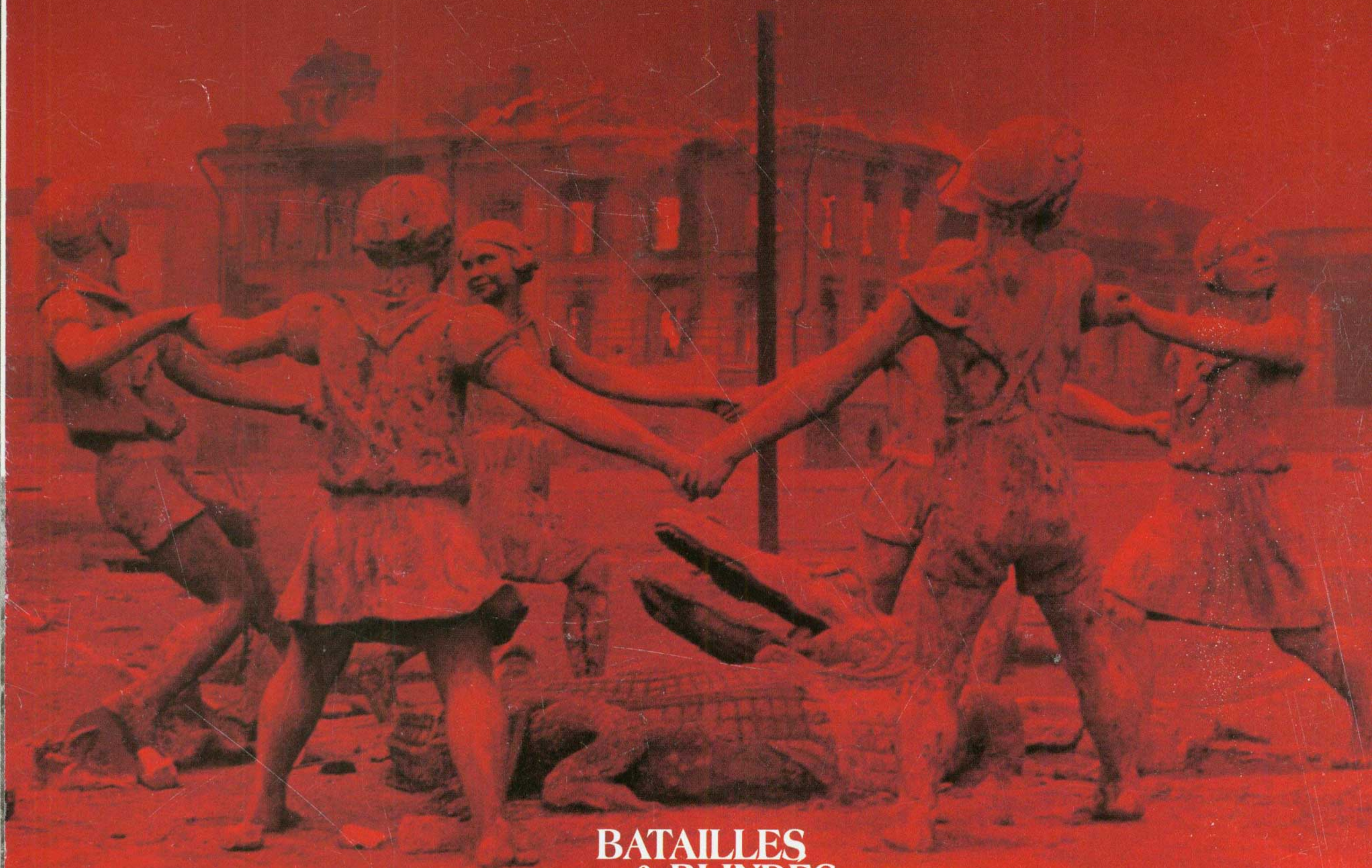
Février 1945 – Iwo Jima, Pacifique L'île aux 30 000 cercueils

1932-35 – L'enfer vert du « Gran Chaco » La quête d'un eldorado



STALINGRAD

Batailles & Blindés Hors-série n°4
actuellement en kiosque



**BATAILLES
& BLINDÉS**

Renseignements : **CARAKTERE** - 306, avenue du Prado - 13008 Marseille - FRANCE / Tél: 04 91 41 83 03